

ERSTATNINGSREGLENE VED MARITIMT OLJESØL

I hvilken grad skadelidte får dekket sitt krav for forurensingsskade
etter et oljesøl

Kandidatnr: 469

Veileder: Trine Lise Wilhelmsen

Leveringsfrist: 25.11.03

Til sammen 17 738 ord

13.01.2004

Innholdsfortegnelse

1	<u>INNLEDNING</u>	1
1.1	AVGRENSNING AV OPPGAVEN	1
1.2	BAKGRUNN FOR REGLENE	2
1.3	RETTSKILDESITUASJONEN	3
2	<u>ANSVARSKONVENSJONEN</u>	7
2.1	DEN INTERNASJONALE KONVENSJON OM ERSTATNINGSANSVAR FOR OLJESØLSKADE, 1969	7
2.1.1	UTVIKLINGEN FREM TIL 1969	7
2.1.2	HOVEDTREKKENE I KONVENSJONEN	8
2.2	DEN INTERNASJONALE KONVENSJON OM ERSTATNINGSANSVAR FOR OLJESØLSKADE, 1992	10
2.2.1	ANVENDELSESOMRÅDE	11
2.2.1.1	Skip omfattet av konvensjonen	11
2.2.1.2	Olje omfattet av konvensjonen	13
2.2.1.3	Krav omfattet av konvensjonen	14
2.2.1.4	Konvensjonens geografiske anvendelsesområde	14
2.2.2	ET OBJEKTIVT ANSVAR	15
2.2.2.1	Begivenhet	15
2.2.2.2	Forurensingsskade	16
2.2.2.3	Eier av skipet	19
2.2.3	ANSVARSFRI TAKSGRUNNER	22
2.2.3.1	Force majeure	22
2.2.3.2	Skadelidtes medvirkning	23
2.2.4	EN ANSVARSBEGRENSNING FOR SKIPSEIER	25
2.2.4.1	Begrensningsbeløpene	25
2.2.4.2	Unntak fra ansvarsbegrensningen	26
2.2.5	BEGRENSNINGSFOND	27
2.2.6	EN OBLIGATORISK FORSIKRINGSORDNING FOR SKIPSEIER	28
2.2.6.1	Krav til sertifisering	29
		I

2.2.6.2	Direkte krav	29
2.2.7	FORELDELSE AV SKADELIDTES KRAV	30
2.2.8	JURISDIKSJON, RETTSKRAFT OG EKSIGIBILITET	31
2.2.9	FORHOLDET TIL DEN EUROPEISKE MENNESKERETTIGHETSKONVENSJON	32

3 FONDSKONVENSJONEN **34**

3.1 DEN INTERNASJONALE KONVENSJON OM OPPRETTELSE AV ET INTERNASJONALT FOND FOR ERSTATNING AV OLJESØLSKADE, 1971 **34**

3.2 DEN INTERNASJONALE KONVENSJONEN OM OPPRETTELSE AV ET INTERNASJONALT FOND FOR ERSTATNING AV OLJESØLSKADE, 1992 **36**

3.2.1	ERSTATNINGSFONDETS ORGANISERING	36
3.2.2	ANVENDELSESOMRÅDE	37
3.2.3	ERSTATNINGSFONDETS ANSVAR	37
3.2.3.1	Erstatningstilfellene	37
3.2.3.2	Forurensingsskade	38
3.2.4	ANSVARSFRI TAKSGRUNNER	40
3.2.5	FONDSBELØPET	41
3.2.6	ET SUPPLERENDE FOND	41
3.2.7	FINANSIERINGEN AV FONDET	42
3.2.8	FORELDELSE	44

4 TOVALOP OG CRISTAL **46**

5 OIL POLLUTION ACT **48**

5.1	ANVENDELSESOMRÅDE	48
5.1.1	SKIP OMFATTET AV OPA	49
5.1.2	OLJE OMFATTET AV OPA	49
5.1.3	KONVENSJONENS GEOGRAFISKE ANVENDELSESOMRÅDE	49
5.2	ET OBJEKTIVT ANSVAR	50
5.2.1	ANSVARSSUBJEKTENE	50
5.2.2	FORURENSINGSSKADE	51
5.3	ANSVARSFRI TAKSGRUNNER	54
5.3.1	FULLSTENDIG ANSVARSFRI TAK	54
5.3.2	SKADELIDTES MEDVIRKNING	55

5.4	EN ANSVARSBEGRENSNING	55
5.4.1	BEGRENSNINGSBELØPENE	56
5.4.2	UNNTAK FRA ANSVARSBEGRENSNINGEN	57
5.5	OBLIGATORISK FORSIKRINGSORDNING	57
5.6	OIL SPILL LIABILITY TRUST FUND	58
5.7	MULIGHETEN FOR EN ENHETLIG LOVGIVNING	59
<u>6</u>	<u>FORSLAG TIL ET EU-DIREKTIV</u>	<u>61</u>
<u>7</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>64</u>

1 Innledning

1.1 Avgrensning av oppgaven

Jeg skal i det følgende behandle reglene om skipseiers erstatningsansvar overfor skadelidte ved oljeutslipp som vi finner i Den Internasjonale Konvensjon om Erstatningsansvar for Oljesølskade (Ansvarskonvensjonen).

Oppgaven tar for seg ansvaret ved oljeforurensing av havet fra skip. Forurensing fra borerigger og andre mobile innretninger vil ikke bli berørt. Disse faller utenfor Ansvarskonvensjonens anvendelsesområde.

Dette avgrenses mot ansvar for stat og kommune. Et eventuelt ansvar for stat og kommune avgjøres etter de alminnelige erstatningsreglene.

Videre kommer jeg inn på Den Internasjonale Konvensjon om opprettelse av et Internasjonalt Fond for Erstatning av Oljesølskade (Fondskonvensjonen), som supplerer Ansvarskonvensjonen.

De norske reglene vil ikke bli særskilt behandlet. Disse antas å være i overensstemmelse med den internasjonale lovgivning, og er innarbeidet i norsk lov gjennom sjøloven kap. 10¹.

Derimot settes søkelyset på den amerikanske lovgivningen (Oil Pollution Act)². En fullstendig gjennomgang av disse reglene gjøres ikke. Derimot foretar jeg en komparativ studie av denne og de internasjonale konvensjonene og påpeker de viktigste forskjellene. Disse regelsettene representerer forskjellige syn på miljøbeskyttelsen og skiller seg på enkelte punkter betraktelig fra hverandre.

Til slutt kommenterer jeg kort regelverket som er i utarbeidelse på EU-plan.

Skadelidte etter et oljeutslipp er personer som har en aktuell eller eventuell råderett over det gode eller den faste eiendom som blir skadet. Det må altså være en tilknytning

¹ Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39. Norsk rett bygger på det dualistiske prinsipp. Ved uoverensstemmelse er den norske gjengivelsen avgjørende, ikke konvensjonsteksten.

² Public Law 101-308, August 18 1990, 33 U.S.C. 2701-2761.

mellom skadelidte og det gode som er skadet. Det kan være fysiske og juridiske personer som utøver en slik rådighet som eier, medeier, leier, panthaver, servitutthaver, bruker eller lignende.

1.2 Bakgrunn for reglene

Oljeutslipp fra skip er ikke et nytt problem. Spørsmål angående ansvar for skade, tap og utgifter slik forurensning medfører har likevel ikke vært i søkelyset i internasjonal sjørett mer enn noen titalls år. De siste 20-30 årene har vi derimot blitt mer bevisst på hvor viktig det er å beskytte miljøet mot slik forurensning som har et enormt skadepotensial³. Oljeutslipp kan ramme både havet, havbunnen og kyst- og strandsonen og forårsake store økonomiske tap og oppryddingskostnader, men også miljøskade som vanskelig lar seg gjenopprette på rent økonomisk vis. Det er derfor viktig å finne ut om det er mulig å pålegge et ansvar, hvem dette eventuelle ansvaret påhviler, og omfanget av det.

Årsaken til denne bevisstgjøringen skyldes delvis at vi har hatt en enorm økning i størrelsen på oljetankere. Dette har øket faren for miljøkatastrofe om et oljeutslipp skulle skje. Dessuten har vi innsett at selv mindre oljeutslipp kan få alvorlige miljøkonsekvenser.

I tillegg har utvinnings- og produksjonsaktiviteten innen petroleumsvirksomheten vokst og sprer seg stadig til nye geografiske områder. Dette gjør at risikoen for utslipp øker.

Det er i samfunnets interesse å sikre dekning av kostnader til en forsvarlig opprydding etter et oljeutslipp.

Det er ikke rimelig at offentlige eller private skadelidte skal sitte igjen med ansvaret for disse oppryddingskostnadene. Oljeaktørene har inntektene av oljetransporten. Det er derfor disse som er nærmest til å dekke de kostnader virksomheten fører med seg. Dette er også i overensstemmelse med prinsippet om at det er forurensere som skal betale (polluter pays). Dette prinsippet har bred oppslutning i internasjonal miljørett og det er slått fast i flere internasjonale konvensjoner, blant annet i

³ Både når det gjelder antall utslipp og mengde er petroleumsvirksomheten den største kilden til forurensning i marint miljø på den norske kontinentalsokkelen.

Romatraktatens art. 130 R nr. 2 og EØS-avtalens⁴ art. 73, samt i forurensningslovens⁵ § 2 nr. 5.

Dette reparasjonshensynet, at det er den ansvarlige som skal reparere skade han har voldt, er anerkjent i den alminnelige erstatningsretten. Et problem ved slik miljøskade som et oljeutslipp medfører er imidlertid at den ofte er vanskelig å reparere.

Videre har reglene en viss preventiv funksjon. Et ansvar vil medføre høye kostnader⁶, og den ansvarlige vil derfor prøve å forebygge skade for å unngå ansvar.

Prevensjonshensynet har imidlertid begrenset betydning i vårt tilfelle. Oljeutslipp er som regel en følge av menneskelig eller teknisk svikt. Det er vanskelig å gjøre noe for å hindre dette.

Selv om skipseier blir pålagt ansvar gjelder det en ansvarsbegrensning. Det er lang tradisjon for at sjørettslige krav er underlagt slike regler. Begrunnelsen er at skipsfarten har vært ansett som en risikofylt aktivitet, dette med tanke på de farer, for eksempel med hensyn til vær og vind, som en slik aktivitet på havet innebærer. En ansvarsbegrensning skulle fremme skipsfarten.

Det er samtidig store verdier involvert i skipsfarten. Det ville være urimelig om de som trosset disse farene skulle risikere å bli stilt overfor et ubegrenset ansvar. Gjennom ansvarsbegrensningsreglene er risikoen utjevnet og vi har fått et normalisert og standardisert ansvar.

1.3 Rettskildesituasjonen

Det internasjonale regelverk med hensyn til ansvar for oljesøl er relativt ungt. Et slikt regelverk fikk vi først i 1969.

Før dette kom de alminnelige sjørettslige ansvarsreglene til anvendelse. Disse reglene er kommet til uttrykk i Brusselkonvensjonen av 1924 (International Convention relating to

⁴ Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, 1. januar 1994.

⁵ Lov om vern mot forurensninger og avfall av 13. mars 1991 nr. 6.

⁶ Både økonomiske kostnader og kostnader som følge av negativ publisitet.

the Limitation of the Liability of Owners of sea-going Ships). Denne konvensjonen fikk liten oppslutning og ble derfor avløst av en ny og forbedret Brusselkonvensjon fra 1957.

I 1969 fikk vi en egen konvensjon som omhandlet ansvaret ved oljeutslipp, Den Internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1969. Konvensjonens hovedformål var å gi skadelidte erstatningsvern etter en oljeforurensing.

Denne konvensjonen er flere ganger forsøkt endret. Første gang var i 1984 der det ble gjort forsøk på å øke begrensningsbeløpene i konvensjonen⁷. 1984-protokollene trådte imidlertid aldri i kraft, men ble avløst av nye protokoller i 1992. Hovedformålet med disse var å forhøye begrensningsbeløpene og å tilpasse ikrafttredelsesreglene.

I tillegg til 1969-Ansvarskonvensjonen, ble det i 1971 utarbeidet en ny konvensjon, Den Internasjonale konvensjon om opprettelse av et fond for erstatning av oljesølskade, 1971. Denne konvensjonen skulle supplere 1969-Ansvarskonvensjonen. Konvensjonen etablerer et Erstatningsfond som utbetaler erstatning for de tilfeller at erstatning etter Ansvarskonvensjonen ikke strekker til.

I likhet med Ansvarskonvensjonen ble Fondskonvensjonen endret ved 1992-protokollene. Begrensningsbeløpene ble da vesentlig forhøyet i forhold til de opprinnelige beløpene.

Ved utarbeidelsen av dette regelverket har Den Internasjonale Maritime Organisasjon (IMO)⁸ stått sentralt. IMO har generelt hatt stor betydning for utviklingen av den maritime lovgivning og et av dens hovedformål har vært å oppnå ensartethet i den. IMO forhøyet begrensningsbeløpene i 1992-Ansvarskonvensjonen og 1992-Fondskonvensjonen med to resolusjoner av 18. oktober 2000. Denne gangen med en økning på 50,37 % i forhold til tidligere satser⁹. Økningen gjaldt både skipseiers og Erstatningsfondets ansvar.

Bakgrunnen for endringene var en frykt for at de eksisterende begrensningsbeløpene ikke ville strekke til ved de største oljeutslippene og at skadelidte derfor risikerte å få en

⁷ Norge undertegnet protokollene i 1985 med reservasjon om ratifikasjon.

⁸ IMO er FN's internasjonale skipsfartsorganisasjon.

⁹ Norge stemte for endringene.

avkortet erstatning. Blant annet etter Nakhodka-ulykken¹⁰ i 1997 og Erika-ulykken¹¹ i 1999 fryktet man at utgiftene ville overstige den daværende beløpsbegrensningen. Fristen for å protestere mot IMO's resolusjoner var 1. mai 2002. Det hadde da ikke kommet inn protester fra medlemsstatene (se neste avsnitt). Endringene trådte derfor i kraft 1. november 2003.

Disse endringene har fått økonomiske konsekvenser for både skipseierne og oljeimportørene. Skipseiernes forsikringspremier har naturlig nok økt i og med at deres assurandører risikerer å måtte dekke et større ansvarsbeløp enn tidligere. Tilsvarende er det for oljeimportørene. Deres avgifter til Erstatningsfondet er øket da utbetalingene fra Fondet vil ligge på et høyere nivå.

Endringen av begrensningsbeløpene ble gjort gjennom en forenklet endringsprosedyre i art. 15 i Ansvarskonvensjonen og art. 33 i Fondskonvensjonen. Etter disse bestemmelsene har en fjerdedel av medlemsstatene rett til å kreve at IMO's juridiske komité innkalles for å drøfte endringer i begrensningsbeløpene. Komitéen kan treffe vedtak med to tredjedels flertall, forutsatt at minst halvparten av medlemsstatene er tilstede og deltar i avstemningen.

IMO plikter å underrette medlemsstatene skriftlig om slike endringer. Medlemsstatene har da en frist på 18 måneder for å protestere dersom de ikke vil godta endringene. Hvis en stat ikke protesterer innebærer det en aksept av endringen.

Kommer det ikke inn protester fra minst en fjerdedel av medlemslandene, trer endringene automatisk i kraft etter 18 måneder. Endringene blir da gjeldene for alle kontraherende stater, også for de som har lagt inn protest.

16. mai 2003 ble det vedtatt en ny protokoll fra IMO, Protokoll 2003 til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992. Protokollen etablerer et supplerende fond til Erstatningsfondet etter 1992-Fondskonvensjonen, the International Oil Pollution Compensation Supplementary

¹⁰ Den russiske tankeren Nakhodka brakk i to og sank utenfor kysten av Japan. 19000 tonn olje slapp ut og forårsaket store forurensingsskader langs den japanske kysten.

¹¹ Oljetankeren Erika gikk på grunn på Bretagne-kysten i Frankrike og slapp ut 19800 tonn olje. Forurensingen gikk hardt utover turistnæringen i området, og tapene var svært store.

Fund. Formålet er å etablere et tredje nivå av utbetaling til de skadelidte etter et oljesøl for å bedre muligheten til å oppnå full erstatning.

Protokollen skal tre i kraft tre måneder etter at minst åtte stater som til sammen har mottatt 450 millioner tonn 'bidragspliktig'¹² olje har ratifisert den. Det supplerende fondet får bare virkning ved oljeutslipp som skjer etter konvensjonens ikrafttredelse. Eventuelle endringer i beløpsgrensene i denne konvensjonen kan gjøres etter en forenklet prosedyre, jfr. konvensjonens art. 24. Etter denne prosedyren vil endringer vedtatt i IMO av to tredjedeler av de tilstedeværende medlemsstatene automatisk tre i kraft etter 24 måneder. Det er imidlertid en forutsetning at minst halvparten av medlemsstatene er tilstede.

Etter Torrey Canyon-ulykken utenfor England i 1967 ble det i tillegg til de internasjonale konvensjonene satt i gang et storslått arbeid med å utarbeide private avtaler på området. Tovalop (Tanker Owners Voluntary Agreement on Liability for Oil Pollution) korresponderte med 1969-Ansvarskonvensjonen og Cristal (Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution) med 1971-Fondskonvensjonen. Disse avtalene skulle opprinnelig gjelde inntil de internasjonale konvensjonene trådte i kraft, da det ble antatt at ratifikasjonen av oljesølkonvensjonene ville ta tid. De vedvarte imidlertid helt til februar 1997.

Gjennom arbeidet med det internasjonale regelsettet har det vært forsøkt å skape ensartethet i de forskjellige maritime lovgivningene. USA har imidlertid valgt å stå utenfor denne utviklingen. De har ikke villet ratifisere de internasjonale konvensjonene, og har heller utformet egne regler som er mer proteksjonistiske overfor sine borgere. Reglene har kommet til uttrykk gjennom The Oil Pollution Act (OPA) fra 1990.

Også på EU-plan er det satt i gang arbeid med å utvikle en lovgivning på området. Formålet er å etablere et supplerende fond på tredje nivå for å bedre erstatningsmulighetene etter oljesølskade i europeiske farvann.

¹² Mottakerne av olje betaler bidrag til Fondet i forhold til den mengde olje de mottar (se 3.2.7 nedenfor).

2 Ansvarskonvensjonen

2.1 Den Internasjonale Konvensjon om Erstatningsansvar for oljesølskade, 1969

2.1.1 Utviklingen frem til 1969

Før 1969 eksisterte det ikke en internasjonal lovgivning med hensyn til ansvar og erstatning ved oljesøl. Det var de alminnelige sjørettslige ansvarsreglene, jfr. Brusselkonvensjonen, som kom til anvendelse.

Disse reglene bygget på et alminnelig culpa-ansvar, jfr. Brusselkonvensjonen art. 1 (1). Skipseier måtte ha utvist skyld for å bli pålagt ansvar. Dette var i tråd med den alminnelige ansvarslæren som tradisjonelt bygget på en slik forutsetning om skyld. Det var skadelidte som hadde bevisbyrden for at skyldkravet var oppfylt, jfr. konvensjonens art. 1 (3). Dette kunne til tider være en svært tung bevisbyrde.

Det eksisterte videre en alminnelig ordning med begrensning av ansvaret. Skipseier kunne begrense sitt ansvar opp til et visst beløp sett i forhold til skipets tonnasje, jfr. art. 3 (1)¹³.

Begrunnelsen for en slik løsning var hensynet til skipseier. Transport av olje via sjøveien var ansett som en farlig aktivitet som i vesentlig grad kunne true havmiljøet. Ved et oljeutslipp kunne skipseier risikere å bli møtt med enorme erstatningskrav. En ansvarsbegrensning hindret slike konsekvenser.

¹³ Begrensningsbeløpet var 3,100 francs pr. tonn av skipets totale tonnasje for personlige krav (krav som følge av dødsfall eller skade på person, jfr. konvensjonens art. 1 (3)). For andre krav var beløpet 1,000 francs. Enheten francs ble vurdert på bakgrunn av en viss mengde gull, jfr. art. 3 (6) i konvensjonen.

Det internasjonale maritime miljøet ble snart oppmerksom på behovet for et eget internasjonalt regelverk for erstatningsansvaret ved oljeutslipp. Spesielt ble dette tydelig etter oljekatastrofen med skipet Torrey Canyon.

Torrey Canyon var en liberisk tanker som gikk på grunn i sørvest England, ved Lands End i Den engelske Kanal, den 18. mars 1967. Etter grunnstøtingen slapp 120 000 tonn olje ut og forårsaket store miljøskader på kysten av England og Frankrike. De totale kostnadene etter ulykken, som ble anslått til rundt 12 millioner \$, oversteg i betydelig grad skipets begrensningsfond etter den eksisterende Brusselkonvensjonen fra 1957 (som opererte med et begrensningsbeløp på 4,7 millioner \$). Man så da at det var et stort behov for særregler, og IMO kom raskt i gang med arbeidet med en ny konvensjon om ansvar ved oljesøl. Konvensjonen var ferdig i 1969.

At skipsfarten trengte et internasjonalt regelverk på området var åpenbart med tanke på den forurensingskilde oljetransporten utgjør. Oljeutslippene kan være en følge av den daglige drift, men også en følge av ulykker som sammenstøt og grunnstøting. Det er de sistnevnte som bidrar til de virkelige miljøkatastrofene.

Videre har maritime havarier et internasjonalt preg. Skadevolder, skadelidte og andre medvirkere er av ulik nasjonalitet og det er tilfeldig hvor skaden rammer. Med tanke på de miljøskader og økonomiske tap en oljekatastrofe kan føre med seg, er det klart at et felles regelverk er nødvendig for å regulere et eventuelt erstatningsansvar.

2.1.2 Hovedtrekkene i konvensjonen

1969-Ansvarskonvensjonen ble undertegnet i Brussel 29. november 1969, og trådte i kraft 19. juni 1975. Det var da ca. 70 stater som ratifiserte konvensjonen.

1969-Ansvarskonvensjonen representerte en nyskaping i forhold til tidligere løsninger. På den ene siden gjenspeilet den alvoret i et oljesøl ved å pålegge ansvar, på den andre siden så den nødvendigheten av å begrense ansvaret. Det var et hovedpoeng at ansvaret ikke skulle være så strengt at oljetransporten ble avskrekket eller at muligheten for å få ansvarsforsikring praktisk talt ble borte.

Skipseier ble nå gjort objektivt ansvarlig for oljeutslipp, jfr. 1969-Ansvarskonvensjonen art. III § 1. Man gikk altså bort fra det tunge bevisbyrde-ansvaret som tidligere hadde vært pålagt skadelidte i Brusselkonvensjonen, jfr. dens art. 1 (3).

Skipseier ble her pålagt en økonomisk byrde som var tyngre enn det som var vanlig for annen transport.

Imidlertid var det unntak for enkelte force majeure-situasjoner i artikkelens § 2, og dessuten for de tilfeller at skadelidte selv hadde skyld i forurensingsskaden, jfr. § 3. Det var skipseier som måtte bevise at en slik situasjon forelå.

Dette var en drastisk endring i forhold til det tradisjonelle skyldansvaret. Med en slik løsning kom man unna to juridiske problemer. For det første å avgjøre hvem som var den erstatningsansvarlige og videre bedømmelsen av hvorvidt den ansvarlige hadde opptrådt aktsomt eller ikke.

Dette var en løsning som tilgodeså de store oljeproduserende land som ikke ville gi oljeprodusentene store omkostninger. Det var skipseier alene som ble pålagt erstatningsansvaret etter et oljeutslipp. Oljeprodusentene, som ofte var eier av den transporterende oljen, slapp ansvar for eventuell skade oljen forårsaket.

Skipseiers ansvar kunne begrenses etter 1969-Ansvarskonvensjonens art. V § 1. Dette var en motpol til det strenge objektive ansvaret.

Begrensningsbeløpet var 133 SDR¹⁴ pr. tonn av skipets totale tonnasje. Konvensjonen opererte i tillegg med et maksimumsbeløp på 14 millioner SDR. Skipseiers ansvar kunne ikke gå utover dette. Begrensningsbeløpene var vesentlig høyere enn i Brusselkonvensjonen¹⁵.

Skipseier kunne imidlertid miste retten til å begrense ansvaret dersom årsaken til forurensingsskaden var skipseiers egen feil eller forsømmelse, jfr. art. V § 2.

¹⁴ Special Drawing Right ble opprettet av Det internasjonale valutafond i 1969 som en internasjonal reserveverdi, for å supplere medlemsstatenes eksisterende reserveverdier. SDR vurderes på basis av noen av de viktigste internasjonale valutaenheter (i dag euro, japanske yen, britiske pund og amerikanske dollar) og benyttes som regneenhet av flere internasjonale organisasjoner.

¹⁵ Etter Brusselkonvensjonen var det for andre krav enn de som følge av dødsfall eller personskade et begrensningsbeløp på 1,000 francs. Begrensningsbeløpet i 1969-Ansvarskonvensjonen tilsvarte hele 2,000 francs.

Noen stater var motstandere av disse endringene fordi de mente de representerte et for strengt ansvar for skipseier i forhold til de tidligere reglene. Andre stater ville derimot ha et ubegrenset ansvar eller høyere begrensningsbeløp fordi de foreslåtte beløpene ikke var adekvate med de reelle kostnadene en oljekatastrofe kunne medføre.

1969-konvensjonen ble forsøkt revidert i 1984. Dette skjedde etter Amoco Cadiz-ulykken på vestkysten av Frankrike i 1978. Erstatningsoppgjøret etter denne ulykken viste at begrensningsbeløpene var alt for lave til å dekke de reelle tapene for de skadelidte.

IMO forsøkte derfor, med 1984-protokollene, å øke begrensningsbeløpene. Med denne endringen håpet IMO at også USA ville ratifisere. Dette var et vilkår for protokollenes ikrafttreden, et *sine qua non*. USA hadde avslått i 1969 fordi de mente begrensningsbeløpene var for lave, og var selv en forkjemper for de nye endringene. Imidlertid ble det ikke som IMO håpet. Etter Exxon Valdez-ulykken i Alaska i 1989 valgte USA å avslå også denne gangen. Holdningen i USA var da at det ikke burde være en ansvarsbegrensning for disse forurensingsulykkene¹⁶. I stedet begynte de arbeidet med en egen lovgivning, som munnet ut i The US Oil Pollution Act 1990.

2.2 Den Internasjonale Konvensjon om Erstatningsansvar for oljesølskade, 1992

I 1992 ble det gjort nye forsøk på å revidere 1969-konvensjonen¹⁷. På grunn av erfaringen med 1984-protokollene ble det nå ikke satt som vilkår for ikrafttredelse at USA ratifiserte. Denne gangen lyktes IMO.

Den reviderte konvensjonen er kalt Ansvarskonvensjonen av 1992. Den er ratifisert av 92 stater¹⁸, deriblant alle de nordiske landene. Konvensjonen trådte i kraft 30. mai 1996.

¹⁶ Oppryddingskostnadene etter ulykken ble beregnet til nærmere 18 milliarder kroner. 1984-protokollene opererte med et beløp på rundt 600-650 millioner kroner.

¹⁷ Norge undertegnet endringsprotokollene 27. september 1993, med forbehold om ratifikasjon.

¹⁸ Pr. 1. mars 2003.

Noen stater har bare ratifisert 1969-Ansvarskonvensjonen, ikke 1992-Ansvarskonvensjonen. Disse to konvensjonene eksisterer derfor i dag side om side. Meningen er imidlertid at 1969-konvensjonen fullt ut skal bli erstattet av Ansvarskonvensjonen fra 1992.

2.2.1 Anvendelsesområde

For at Den Internasjonale Konvensjon om Erstatningsansvar for oljesølskade skal komme til anvendelse, må visse vilkår være oppfylt. Disse finner vi i konvensjonens art. I og II.

2.2.1.1 Skip omfattet av konvensjonen

For at Ansvarskonvensjonen skal komme til anvendelse må forurensningskilden være et ”skip” i henhold til konvensjonens art. I § 1¹⁹. Det vil si ”ethvert fartøy eller annen flytende innretning som kan brukes for trafikk til sjøs og som er konstruert eller ombygd for å transportere olje som last i bulk...”.

Skip er definert i videre forstand enn normal språkbruk tilsier. For eksempel vil en flytende plasttank være omfattet av konvensjonen. Dette er ikke særlig praktisk, men det kan for eksempel gjøres ved at plasttanken blir slept etter båt. Bakgrunnen for denne vide tolkningen er å hindre omgåelse av reglene ved å nytte slike metoder.

Innretninger for boring og produksjon av undersjøiske petroleumsforekomster eller anlegg for transport av disse omfattes ikke.

At oljen må transporteres som last i bulk, vil si at oljen må pumpes direkte i tanker i skipet. Transport av olje i fat omfattes altså ikke.

¹⁹ Se sjøloven § 191 3. ledd

Det er et vilkår at skipet faktisk transporterer olje når ulykken inntreffer eller at det dreier seg om utslipp av restlast etter en slik transport²⁰. Et oljeutslipp kan derfor falle under konvensjonens regler selv om oljen ikke er del av selve lasten.

Det er imidlertid gjort unntak fra dette, jfr. art. I § 1 if. Hvis skipseier beviser at skipet ikke hadde restlast av olje i bulk om bord kommer konvensjonen ikke til anvendelse.

Det vil i så fall dreie seg om utslipp av bunkersolje. Bunkersolje er definert i Den Internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade²¹ § 5 som oljer som inneholder hydrokarboner, inklusive smøreolje, som brukes eller skal brukes til drift eller fremdrift av skipet, samt alle rester av slik olje.

Det er enighet om at unntaket i art. I § 1 if. gjelder for kombinasjonsskip (skip som kan transportere både olje og annen last). Når det gjelder oljetankskip som er spesielt konstruert for transport av olje i bulk, har det derimot vært strid om disse skal omfattes av reglene i konvensjonen uavhengig av om de transporterer olje eller utfører en ballastreise.

Etter norsk rett er det antatt at unntaket gjelder for både kombinasjonsskip og oljetankskip. Oljetankskip som slipper ut olje under en ballastreise omfattes altså ikke av konvensjonens regler dersom skipseier kan bevise at det ikke fantes rester av olje i skipet²². Når et skip skal være ansett tømt for olje, er når det ved sedvanlig lossemetode ikke er mulig å få mer ut av tankene. Skulle det i ettertid vise seg at det var noe galt med losseutstyret og skipet faktisk hadde en viss mengde olje ombord som restlast, vil et oljeutslipp derimot bli behandlet etter reglene i Ansvarskonvensjonen. Denne løsningen er i overensstemmelse med den engelske tolkning av konvensjonsteksten, og de fleste andre land bygger på den.

²⁰ Dette er en utvidelse i forhold til 1969-konvensjonen, som bare omfattet oljeutslipp under faktisk transport av olje som bulklast. Endringen medfører at tankskip som 'renser' tankene for oljerester til sjøs nå omfattes av konvensjonens regler.

²¹ Bunkersoljesølskonvensjonen ble vedtatt av IMO i mars 2001. Konvensjonen bedrer både offentlige og private skadelidtes muligheter til å få erstattet tap og utgifter ved skade forårsaket av bunkersolje fra skip som ikke er omfattet av Ansvarskonvensjonen.

²² Jfr. Falkanger (1995).

Etter dansk oppfatning stiller det seg annerledes²³. Her er det antatt at tankskip i ballast uansett omfattes av Ansvarskonvensjonen. Eier av oljetankskip kan altså ikke påberope seg unntaket. Løsningen begrunnes med at man slipper vanskelige bevisspørsmål med hensyn til når et skip skal være antatt tømt. I tillegg legges det vekt på en bokstavelig tolking av teksten, som tilsier at bare kombinasjonsskip omfattes av unntaket.

Den danske oppfatningen er strengere overfor tankskipeiere og den går antagelig lenger enn nødvendig. Tankskip og kombinasjonsskip utfører samme oppdrag - oljetransport - og det er ikke grunnlag for en slik forskjellsbehandling. Det vil dessuten sjelden oppstå vanskelige bevisspørsmål med hensyn til om forurensingen skyldes utslipp av restlast av olje i bulk eller bunkersolje.

Krigsskip og andre skip som er statseide eller som brukes av staten, og som på tidspunktet for oljeutslipp bare blir brukt til statlige ikke-kommersielle formål, er utenfor konvensjonens anvendelsesområde, jfr. art XI § 1²⁴. Skip som blir brukt av staten i kommersielle øyemed faller derfor under reglene i konvensjonen.

2.2.1.2 Olje omfattet av konvensjonen

Oljen som forårsaker forurensingsskaden må være såkalt bestandig mineralolje som inneholder hydrokarboner. Dette omfatter, jfr. art. I § 5²⁵, blant annet råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje²⁶. Men dette er ikke en uttømmende liste.

Spilloljer og bunnvann som inneholder oljerester av en av disse oljetyper faller under definisjonen og videre bunkersolje²⁷. Bunkersolje faller imidlertid bare under konvensjonens regler når den transporteres som olje i bulk, jfr. 2.2.1.1 ovenfor. Utslipp av bunkersolje fra et handelsskip eller et skip som transporterer kjemiske stoffer blir derfor ikke behandlet etter Ansvarskonvensjonens regler. Her er det Bunkersoljesølkonvensjonen som gjelder.

²³ Jfr. Kleis (1998).

²⁴ Se sjøloven § 206 3. ledd

²⁵ Se sjøloven § 191 4. ledd

²⁶ Dette er en innskrenkning i forhold til 1969-konvensjonen der også hvalolje var omfattet.

²⁷ Bunkersolje var ikke omfattet av 1969-konvensjonen.

Bensin, fyringsoljer og andre lettere petroleumsprodukter er unntatt fra Ansvarskonvensjonens regler. Disse er ikke antatt å utgjøre stor forurensingsfare på grunn av lett fordampelighet eller at de fortynnes hurtig. Også vegetabilsk og animalsk olje og fett faller utenfor.

2.2.1.3 Krav omfattet av konvensjonen

Konvensjonen kommer bare til anvendelse på krav reist som følge av skade eller tap som har oppstått utenfor skipet. For eksempel vil et erstatningskrav som følge av skade på lasten fra lastens eier ikke omfattes av konvensjonen. Dette er kommet til uttrykk i Ansvarskonvensjonens art. I § 6 (a).

2.2.1.4 Konvensjonens geografiske anvendelsesområde

Konvensjonens geografiske anvendelsesområde er begrenset. Den gjør seg bare gjeldende på forurensingsskade oppstått i en stat som har sluttet seg til Ansvarskonvensjonen, herunder dens sjøterritorium, samt i en slik stats økonomiske sone, jfr. art. II (a)²⁸. Hvis en kontraherende stat ikke har opprettet en eksklusiv økonomisk sone utvides konvensjonen til å gjelde for et område på opp til 200 sjømil grensende opp til sjøterritoriet, med mindre den støter opp mot en annen stats jurisdiksjon. Det blir altså konstruert en økonomisk sone.

Den økonomiske sonen kan ikke strekke seg lenger ut. Dette er antatt å være gjeldende sedvanerett som følge av statspraksis, og det er konvensjonsfestet i Havrettskonvensjonen art. 57.

Når det gjelder tiltak for å avverge eller begrense forurensingsskade, kommer konvensjonen til anvendelse uavhengig av hvor de gjennomføres, jfr. art. II (b).

Det geografiske anvendelsesområde er utvidet i forhold til 1969-konvensjonen der den økonomiske sonen ikke var tatt med. Årsaken til dette er at den økonomiske sonen først utviklet seg som gjeldende folkerett på grunnlag av statspraksis utviklet under og etter

²⁸ Se sjøloven § 206.

FN's tredje havrettskonferanse (1973-1982), altså etter at 1969-konvensjonen ble opprettet.

Dette bekrefter den økte betydning miljøet har fått i den senere tid. Med en slik utvidelse av anvendelsesområde vil områder som tidligere falt utenfor nå beskyttes av konvensjonens regler.

Dersom et oljeutslipp finner sted utenfor konvensjonens anvendelsesområde er det de alminnelige internasjonale privatrettslige regler som avgjør om det skal pålegges ansvar eller ikke²⁹.

2.2.2 Et objektivt ansvar

I henhold til ansvarskonvensjonens art. III § 1³⁰, er *eier* av transporterende skip objektivt ansvarlig for *forurensingsskade* forårsaket av skipet som følge av en *begivenhet*. Det kreves altså ikke skyld fra skipseier for at han skal bli ansvarlig. At det opereres med et objektivt ansvar for skipseier er ikke uttrykkelig sagt i teksten. Men ansvaret er direkte knyttet til spesifikke unntak i artikkelens § 2 og § 3 og det presumeres derfor at ansvaret er objektivt³¹.

Et objektivt erstatningsansvar påvirker skipseierne til å ta forsiktighetshensyn under oljetransporten. Det virker preventivt ved å gi stadige insentiver til å vurdere nye forebyggende tiltak mot oljeutslipp³².

2.2.2.1 Begivenhet

²⁹ I sjøloven har vi en særlig bestemmelse for disse tilfellene i § 207.

³⁰ Se sjøloven § 191 1. ledd.

³¹ I den norske lovteksten er det uttrykkelig sagt at skipseier blir ansvarlig uavhengig av skyld. Dette er motsatt av den norske hovedregelen som krever skyld for å pålegge ansvar.

³² Jfr. NOU-1995-4.

Begivenhet er definert i Ansvarskonvensjonen art. I § 8 som enhver begivenhet eller serie av begivenheter som har samme opprinnelse, og som volder forurensingsskade eller utgjør en alvorlig og overhengende fare for å volde slik skade.

Dette innebærer at det ikke er nødvendig at det foreligger et faktisk oljeutslipp for at skipseier skal bli ansvarlig³³. Den som skaper fare for forurensingsskade kan bli erstatningsansvarlig for andres utgifter til skadeforebyggelse. Skipseier vil da ha en forpliktelse til å avverge utslipp.

Det kreves likevel at skipet har vært ute for en begivenhet. At skipet ikke er forsvarlig vedlikeholdt rekker ikke. Skipet må ha vært i et sammenstøt, det må ha gått på grunn eller for eksempel ha vært ute for en brann eller eksplosjon. Uten en slik særlig hendelse vil det sjelden foreligge alvorlig eller overhengende fare for forurensingsskade.

2.2.2.2 Forurensingsskade

Forurensingsskade er definert i ansvarskonvensjonens art. I § 6³⁴ som tap og skade som skyldes selve oljeutslippet, utgifter til avvergingstiltak samt tap og skade som skyldes slike tiltak. Forurensingsskade omfatter altså både avvergingstiltak og utbedringstiltak.

Skadelidte kan kreve erstattet både kostnader ved å fjerne oljen og kostnader med å gjenopprette det marine miljø slik det var før ulykken. Hva det innebærer å gjenopprette det marine miljø kan være usikkert og slike utbedringstiltak kan bli svært kostbare.

Erstatningen er imidlertid begrenset til rimelige utbedringstiltak som faktisk er gjennomført eller som skal gjennomføres. I forhold til hva som skal anses for rimelige tiltak, må man ta i betraktning situasjonen på tidspunktet da tiltakene ble satt i gang³⁵.

³³ Etter 1969-konvensjonen fikk skadelidte ikke erstatning hvis preventive tiltak var så effektive at det faktisk ikke ble noe oljeutslipp. En slik ordning medførte imidlertid at potensielt erstatningsberettigede foretrakk et oljeutslipp for å oppnå erstatning, heller enn å prøve å forhindre det.

³⁴ Se sjøloven § 191 2. ledd

³⁵ Erstatningen kan uansett ikke overstige ansvarsbegrensningsbeløpet i konvensjonen.

Utgifter til konstant beredskap som er til stede uavhengig av ulykken, kan bli erstattet. Det er da en forutsetning at disse utgiftene er knyttet til selve ulykken og at kostnadene ikke er urimelig høye. I dommen ND 1981.1 SCA Tsis, fikk staten medhold i et krav om å få dekket utgifter kystvakten hadde hatt under bekjempelsen av forurensingen, blant annet lønn til mannskapet.

Personskader og skader på eiendom, samt skader som følge av slike skader dekkes etter Ansvarskonvensjonen. For følgeskadene er det imidlertid et grunnleggende krav at tapet skal være påregnelig³⁶. En grunneier som får tilsølt sitt strandområde eller en eier av et fiskeoppdrettsanlegg som blir skadet vil få erstattet sitt tap. Men en reisearrangør som på grunn av forurensingen må avlyse en planlagt tur vil ikke kunne kreve erstatning. Dette tapet vil være for avledet³⁷.

Det er vanskeligere å avgrense skadebegrepet overfor de alminnelige formuesskader som ikke er knyttet til person- eller tingsskade. Konvensjonsteksten sier ikke noe om avgrensingen.

Tidligere har det vært opp til de nasjonale domstoler å definere begrepet forurensingsskade i henhold til nasjonal rett. Dette har skapt problemer for domstolene og dessuten er faren for ulik praksis stor. IMO har derfor satt opp noen retningslinjer for avgrensingen³⁸.

I retningslinjene har IMO tatt hensyn til hvilke typer krav de forskjellige land hadde med i begrepet, spesielt til anglosaksisk rett. Målet var å finne en felles terminologi og skape en ensartet fortolking. Det må imidlertid ikke glemmes at det kun er tale om retningslinjer fra en privat organisasjon.

IMO opererer med betegnelsen "economic loss". Dette omfatter i tillegg til tingsskader og påregnelige følgeskader av slik skade, ren formuesskade. Tingsskader og påregnelige følgeskader dekkes uansett av konvensjonens regler. For å få erstatning for rene formuesskader kreves imidlertid at det foreligger en rimelig sammenheng mellom det

³⁶ Dette følger av den alminnelige erstatningsretten, jfr. blant annet forurensningsloven § 57 (e) 2. punktum. Se Lødrup (1995) s. 288 flg.

³⁷ Se om denne avgrensingen i blant annet "Flymanøverdommen", Rt. 1973 s. 1258.

³⁸ Disse ble vedtatt på en konferanse i Sydney 8. oktober 1994.

økonomiske tapet og forurensingen. Under denne vurderingen er det satt opp noen generelle kriterier³⁹.

For det første må det være en geografisk forbindelse mellom forurensingen og den aktivitet skadelidte driver. Videre tas det i betraktning hvorvidt skadelidte er økonomisk avhengig av den berørte naturlige ressurs og i hvilken grad skadelidtes forretning er integrert i den økonomiske aktiviteten i området som er blitt forurenset. Til slutt tas det hensyn til om skadelidte hadde mulighet til å begrense skaden (jfr. skadelidtes generelle begrensningsplikt) og dessuten muligheten for skadelidte til å forutse og dermed begrense tapet og om det er andre årsaker til skadelidtes tap enn oljeutslippet.

Etter disse retningslinjene fra IMO er det hovedsakelig de som er økonomisk avhengig av å utnytte kysten og havmiljøet som kan få erstatning for rene formuesskader etter Ansvarskonvensjonen. Dette omfatter for eksempel fiskeri, havbruk eller andre fabrikker som er avhengig av kjølevannsinntak. Også tap for turistnæringen i slike områder kan bli dekket⁴⁰.

Noe som ofte skaper problemer er å bevise at det foreligger årsakssammenheng mellom skipet og oljesølet. Det hjelper ikke å pålegge skipseier ansvar dersom skipet ikke kan identifiseres.

Årsaken til dette er av både praktisk og økonomisk art. Å ha miljøovervåkning med fly og satellitt av alle skip som til enhver tid befinner seg innenfor konvensjonsområdet vil være svært kostbart på grunn av områdets størrelse. Dessuten ville dette ikke være mulig med dagens tekniske hjelpemidler, som oftest er avhengige av dagslys.

En mulig løsning ville være å operere med en omvendt bevisbyrde der det var opp til skipseier å bevise at det ikke var hans skip som lekket oljen. Problemet her er at det kan være flere skip som transporterer samme type olje, og dermed flere mulige ansvarlige skipseiere. En forutsetning for en slik omvendt bevisbyrde måtte i så fall være at skipseier fikk en reel og faktisk mulighet til å føre bevis.

³⁹ Jfr. CMI Guidelines on Oil Pollution Damage, Part II art. 6 (b) (i)-(vi). Disse er tilgjengelige på <http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/rulesoil.html>.

⁴⁰ Et eksempel på at rent økonomisk tap ble erstattet har vi etter eksplosjonen av den greske tankeren Haven utenfor Italia i 1991. Fiskere i området ble tilkjent erstatning for tap som følge av reduserte fiskemuligheter, og dessuten fikk de som anvendte strandområdene i forbindelse med turistnæring erstatning på grunn av redusert turisme i området.

Dersom det skulle oppstå andre typer forurensingsskader enn de som er definert som sådanne etter Ansvarskonvensjonen art. I § 6 er det de alminnelige erstatningsreglene som kommer til anvendelse.

2.2.2.3 Eier av skipet

Det er eier av transporterende skip som blir ansvarlig for oljeutslipp.

Eier er den som er registrert som eier i skipsregisteret⁴¹. Det er uten betydning hvem som sivilrettslig regnes som eier. Hvis skipet derimot ikke er registrert i et register, må man finne frem til den faktiske eier⁴².

Er forurensingsulykken et resultat av en rekke hendelser og disse har samme opprinnelse, er det eieren av skipet ved den første hendelsen som blir ansvarlig. Dette kan få betydning hvis for eksempel en assurandør har overtatt skipet etter ulykken.

Det kan ikke reises erstatningskrav mot andre enn skipseier selv om disse faktisk er ansvarlig for skaden. Det er eier alene som er ansvarlig. Dette er kommet til uttrykk i konvensjonens art. III § 4 a-f⁴³. Skadelidte kan for eksempel ikke reise et krav mot skipperen hvis utslippet skyldes forsømmelighet fra dennes side.

Heller ikke befrakter kan stilles til ansvar⁴⁴. En slik løsning kan virke urimelig ettersom det ofte er befrakter som eier oljen som forårsaker forurensingsskaden⁴⁵. Dette gjelder

⁴¹ Se sjøloven § 191 5. ledd

⁴² Dette kan være vanskelig, særlig hvis skipet seiler under såkalt bekvemmelighetsflagg. Her har man bare skipets navn, flaggstat og hjemsted å gå ut i fra og det kan bli nærmest umulig å identifisere skipseier. En løsning er da at skadelidte påberoper reglene om å få arrest i skipet (se Lov om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdsloven) av 26. juni 1992 nr. 86 § 14-2). For å få skipet frigitt må skipseier da stille en bankgaranti som skadelidte senere kan få dekning i.

⁴³ Se sjøloven § 193 2. ledd. Dette er i motsetning til det alminnelige prinsipp i erstatningsretten om at sideordnede skadevoldere hefter solidarisk for skade, jfr. lov om skadeserstatning av 13. Juni 1969 nr. 26 § 5-3.

⁴⁴ Forutsatt at skipseier ikke selv er befrakter. Eier er da bortfrakter av skipet og befrakter har ervervet rettigheter over skipet gjennom en fraktavtale.

⁴⁵ Eier av oljen kan imidlertid bli ansvarlig etter Fondskonvensjonen når denne er mottaker av oljen, se 3.2.7 nedenfor.

spesielt i forhold til en totalbefrakter. Det er da han som har ansvaret for å holde skipet bemannet, utrustet og i god stand⁴⁶. Det ville her være mer nærliggende å pålegge befrakter ansvaret heller enn skipseier, som i denne situasjonen ikke har noe med forvaltningen av skipet å gjøre. Dette ville også være i overensstemmelse med polluter pays-prinsippet.

Begrunnelsen for kanaliseringen av ansvaret er at skadelidtes interesser antas å være godt ivaretatt gjennom det strenge ansvaret som påhviler skipseier. I tillegg ville et eventuelt ansvar for andre parter medføre stor usikkerhet og dessuten reise behov for en forsikringsordning for disse. Et solidaransvar ville resultere i en unødvendig dobbeltforsikring.

Ansvarskanaliseringen hindrer videre at motstående interesser forsinker et redningstiltak. En redningsaktør ville for eksempel i frykt for å bli ansvarlig for eventuelle oljeutslipp under et redningstiltak (eksempelvis ved å pumpe oljen over i et annet skip etter en grunnstøting) kreve at eier stillet en garanti for et slikt ansvar.

Imidlertid er ikke disse reglene absolutte. Skadelidte kan reise erstatningskrav mot andre enn skipseieren dersom skaden skyldes en ”personlig handling eller unnlatelse utført i den hensikt å volde slik skade, eller uaktsomt og med forståelse av at det sannsynligvis ville kunne føre til slik skade.” Det kreves her forsett fra eventuelt andre ansvarlige. Erstatningskravet må da reises på grunnlag av de alminnelige erstatningsreglene.

Den personkrets som er beskyttet er eierens folk eller medlemmer av besetningen, jfr. art. III § 4 punkt (a), losen eller andre personer som uten å være medlem av besetningen utfører tjenester for skipet, punkt (b), og befrakter, disponent eller operatør av skipet (når disse ikke er eier av skipet), punkt (c)⁴⁷. Denne siste avgrensningen vil si

⁴⁶ De samme hensyn gjør seg ikke gjeldende ved reisebefraktning og tidsbefraktning. Disse befraktere har bare en rettighet over skipet, mens det er skipseier som har den nautiske ledelse.

⁴⁷ Sjøloven § 193 2. ledd nevner i tillegg sender, avlaster, samt eier eller mottaker av lasten under punkt c). Det er antatt at konvensjonen ikke står i veien for at en nasjonal lovgivning som sjøloven har en mer vidtrekkende kanalisering av ansvaret enn det som følger av ansvarskonvensjonen.

at personer som kan ha like mye kontroll og innflytelse over oljetransporten som skipseier selv er beskyttet mot erstatningskrav fra skadelidte.

Videre er enhver person som utfører bergingsoperasjoner med eierens samtykke eller på oppdrag fra en kompetent offentlig myndighet, punkt (d), enhver person som gjennomfører avvergingstiltak, punkt (e), og til slutt alle som arbeider for eller representerer de personer som er nevnt i punkt (c), (d) og (e), punkt (f)⁴⁸ fritatt for ansvar. Disse persongruppene kan handle med en tilnærmet visshet om å ikke bli pådratt ansvar, hverken etter Ansvarskonvensjonen eller på annen måte. Bare ved utvist forsett kan de bli stilt ansvarlig, jfr. ovenfor.

I Ansvarskonvensjonens art. III § 5 er det sagt at konvensjonen ikke har noen virkning på skipseiers rett til å søke regress mot tredjepersoner.

I den norske sjøloven har vi regler om regressadgangen i § 193 3. ledd. Disse er i samsvar med det fellesnordiske sjølov-samarbeidet.

Utgangspunktet er at skadevolder som er beskyttet mot direkte krav fra skadelidte også er beskyttet mot erstatningskrav fra skipseier. Skipseier kan imidlertid gjøre gjeldende regressansvar for forurensingsskade dersom skaden er voldt forsettelig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå, jfr. sjøloven § 193 3. ledd. Dette er en innsnevring av regressadgangen i forhold til de alminnelige regler, jfr. at skyldkravet er strengere. Imidlertid omfattes ikke rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten av disse reglene. Disse er antatt å stå nært knyttet til eieren, og de særlige regress-reglene gjelder derfor ikke for dem. For disse gjør de vanlige erstatningsrettslige reglene om regress seg gjeldende, jfr. skadeserstatningsloven. kap. 4. Det vil si at det holder at disse har utvist en culpøs handling for at eier kan søke regress⁴⁹.

Skipseier kan ikke ansvarliggjøres på annen måte enn etter Ansvarskonvensjonen,

⁴⁸ Etter 1969-konvensjonen var det bare arbeidstakere og agenter for skipseier som på denne måten kunne unngå erstatningskrav. Skadelidte kunne reise krav mot andre eventuelle skadevoldere.

⁴⁹ Se nærmere Lødrup (1995) s. 69 flg.

jfr. art. III § 4 1. setning⁵⁰. Hvis ikke kravet dekkes etter Ansvarskonvensjonen kan altså ikke skadelidte reise krav mot skipseieren på annet grunnlag. Det finnes da ingen rettsmidler for skadelidte.

2.2.3 Ansvarsfritaksgrunner

Det objektive ansvaret for skipseier er ikke absolutt. I henhold til art. III §§ 2 og 3 kan skipseier bli fritatt for ansvar i visse situasjoner.

Det er skipseier som har bevisbyrden for at det foreligger en ansvarsfritaksgrunn. Dette er i overensstemmelse med alminnelig kontraktsrett. Den som påberoper en fordel som en kontrakt tilbyr, må bevise at han har rett til det.

2.2.3.1 Force majeure

For det første er skipseier ansvarsfri i tre force majeure-situasjoner.

Dersom skipseier godtgjør at oljeutslippet skyldes en krigshandling, fiendtlighet, borgerkrig, opprør eller et naturfenomen av usedvanlig, uunngåelig og uavvergelig karakter er han ikke ansvarlig, jfr. art III § 2 a). Det er et vilkår at begivenheten ikke kan påregnes på stedet, samt at begivenheten er direkte årsak til oljeutslippet⁵¹. At begivenheten er direkte skadegrunn kan tenkes ved for eksempel beskytning eller torpedering av skipet.

Videre gjelder ansvarsfritaket hvis skaden fullt og helt skyldes en tredjepart som har hatt intensjoner om å påføre slik skade, jfr. b). Tredjemanns forsettlig handlinger må være direkte og eneste årsak til ulykken for at skipseier skal bli fritatt for ansvar. Handlinger som faller under dette alternativet er typisk terror- og sabotasjehandling.

⁵⁰ Se sjøloven § 193 1. ledd

⁵¹ Jfr. NOU 1973:46 s. 20

Skipseier er til slutt ansvarsfri hvis skaden i sin helhet skyldes mangelfullt vedlikehold av fyr eller annen navigasjonshjelp fra staten eller annen offentlig myndighet som er ansvarlig for dette, jfr. c).

Et eksempel på at skipseier ble ansvarsfri på grunn av mangelfullt vedlikehold har vi fra Sverige, jfr. ND 1983.1 SSC Tsesis⁵². Staten var flere år i forkant av ulykken blitt oppmerksom på et særdeles farlig område utenfor svenskekysten. Rapportering av disse opplysningene ble forsømt. Det ble ikke markert på sjøkartet og heller ikke på stedet som lå ved et fyr. Som følge av dette gikk skipet M/S Tsesis på grunn i området. Både sjøkart og fyrårn ble ansett for å være navigasjonshjelpemidler i henhold til Ansvarskonvensjonen art. III § 2 c). Skipseier ble derfor fritatt for ansvar. I denne saken ble staten pålagt ansvar. Dette er ikke en automatisk følge når skipseier går ansvarsfri, men må avgjøres etter den alminnelige erstatningsrett.

En dom som går i motsatt retning er ND 1987.64 SCA José Marti. Skipet M/T José Marti var på vei gjennom Aspö Leden ved Stockholm da det grunnstøtte. Området der skipet gikk på grunn var ikke merket på sjøkartet fordi det lå utenfor kartets 10-meters kurve. Skipseier prøvde forgjeves å få ansvarsfritak på grunn av manglende navigasjonshjelp. Dette ble begrunnet med at staten hadde unnlatt å informere losen om navigasjonsforholdene i området og at de dermed hadde sviktet som arbeidsgiver for losen. Imidlertid kom retten til at losen ikke var å anse som et navigasjonshjelpemiddel i henhold til art. III § 2 c). Skipseier fikk derfor ikke ansvarsfritak.

2.2.3.2 Skadelidtes medvirkning

Skipseier kan bli helt eller delvis ansvarsfri dersom han beviser at forurensingsskaden skyldes at skadelidte forsettlig eller uaktsomt medvirket til skaden, jfr. art. III § 3⁵³.

⁵² En dom avgjort etter den dagjeldende svenske oljeansvarslov som hadde en identisk bestemmelse med art. III § 2 c) i Ansvarskonvensjonen.

⁵³ Se sjøloven § 192 2. ledd, der ansvaret kan lempes etter de alminnelige erstatningsregler i skadeserstatningsloven § 5-1.

Det gjelder her en tapsbegrensningsplikt for skadelidte. Dette følger av alminnelige erstatningsrettslige prinsipper. Han kan helt eller delvis miste retten til erstatning hvis han ikke overholder denne⁵⁴.

I begrensningsplikten ligger det at skadelidte har en plikt til i rimelig utstrekning å fjerne eller minske risikoen for skade. Også passivitet fra skadelidte kan anses som brudd på begrensningsplikten. Det kreves at skadelidte begrenser skadens omfang etter evne.

Begrunnelsen for regelen er at det ikke er grunn til å verne skadelidte hvis han ikke benytter seg av de muligheter han har til å begrense tapet.

Mens skipseier blir ansvarlig på objektivt grunnlag må det foretas en culpa-vurdering for å avgjøre hvorvidt skadelidte kan sies å ha medvirket til skaden.

Årsaken til at ansvaret er strengere for skipseier er at han driver en farlig virksomhet som kan medføre stor skade ved en eventuell ulykke. At skadelidte medvirker forsettelig eller uaktsomt gjør ikke virksomheten mindre farlig. Videre har skipseier (jfr. 2.2.6 nedenfor) en plikt til å tegne forsikring for det objektive ansvaret. Når slik forsikring er tegnet er det ofte mer nærliggende å la den forsikrede ta ansvaret, heller enn den skadelidte. I alle fall gjelder dette hvor skadelidte bare har utvist en mindre grad av skyld.

Et eksempel fra rettspraksis har vi i ND 1984.8 SSC Sirocco. Det gjaldt et oljeutslipp fra M/T Sirocco i Oxellö Sunds havn i Sverige. Skipseier og hans forsikringsselskap påsto at havneeieren måtte være medansvarlig for ulykken for ikke å ha tatt forebyggende tiltak når han ikke kunne utelukke muligheten for en forurensingsskade i hans havn. Dette holdt ikke til å gi ansvarsfritak.

Det er svært vanskelig for skipseier å bevise at skadelidte har medvirket til forurensingsskaden. Vi har ingen eksempler fra praksis på at skipseier har blitt ansvarsfri på denne bakgrunn.

⁵⁴ Begrensningsplikten kjenner vi også i norsk rett, jfr. skadeserstatningsloven § 5-1.

Se Lødrup (1995) s. 314 flg.

2.2.4 En ansvarsbegrensning for skipseier

Selv om skipseier er objektivt ansvarlig for oljeutslipp er det regler i Ansvarskonvensjonen som begrenser dette ansvaret. Disse finner vi i art. V⁵⁵. Det er bare forurensningsskader som faller under Ansvarskonvensjonens anvendelsesområde, jfr. art. I § 6, som omfattes av begrensningsreglene. Det kan spørres om en ansvarsbegrensning er i overensstemmelse med polluter pays-prinsippet, et prinsipp de fleste land synes å anerkjenne. Et maksimum erstatningsbeløp innebærer jo at skadelidte kan risikere å selv sitte igjen med omkostninger oljeutslippet har medført⁵⁶.

2.2.4.1 Begrensningsbeløpene

Skipseiers ansvar er begrenset til 631 SDR⁵⁷ pr. tonn av skipets tonnasjeenhet. Dette beløpet gjelder alt ansvar pådratt i forbindelse med samme ulykke. Det er imidlertid satt et minimum og et maksimum beløp eier kan bli ansvarlig for.

Minstebeløpet er 4.51 millioner SDR⁵⁸. Dette anvendes for skip som er under 5000 tonnasjeenheter.

Det høyeste beløpet eier kan bli ansvarlig for er 89,77 millioner SDR⁵⁹. Dette anvendes for skip som er over 140 000 tonnasjeenheter.

Skipets tonnasje er dets bruttotonnasje beregnet etter målereglerne som er oppført i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969, jfr. Ansvarskonvensjonen art. V § 10.

Begrensningsbeløpet er utelukkende avhengig av størrelsen på skipet. Skipstekniske forhold, som skrogkvalitet, er uten betydning. Dette er ikke en heldig tilnærming. En

⁵⁵ Se sjøloven § 194.

⁵⁶ I Erika-saken ble skipseiers ansvar begrenset til 12,3 millioner euro, mens det reelle tapet var rundt 1 milliard euro.

⁵⁷ Før IMO's resolusjoner av 18. oktober 2000 var beløpet 420 SDR.

⁵⁸ Tidligere 3 millioner SDR.

⁵⁹ Endret fra 59,7 millioner SDR. I 1969-konvensjonen var maksimumsbeløpet 14 millioner SDR!

slik løsning gjør at skipseier ikke har noen interesse i å investere i sitt skips sikkerhet. Hans ansvar vil uansett kunne begrenses i henhold til Ansvarskonvensjonen. Imidlertid kan skipseier pådra seg ansvar hvis han har hatt forståelse for at skipets tilstand sannsynligvis ville føre til forurensingsskade (jfr. neste avsnitt).

Det samme gjelder for skipseiers assurandør. Denne vil ikke se noen grunn til å presse skipseier til å vedlikeholde skipet i og med at beløpet han kan bli ansvarlig for likevel er begrenset.

Det ville være bedre om det ved vurderingen av begrensningsbeløpene også ble tatt hensyn til skipenes sjødyktighet, konstruksjon og alder, ikke bare deres tonnasje⁶⁰.

Dette er logisk fordi et lite skip i dårlig stand vil kunne forårsake større forurensingsskade enn et større skip som er godt vedlikeholdt og har god sikkerhet. En slik løsning ville gi skipseierne et incitament til å integrere sikkerhetshensyn i sin virksomhet og dermed forebygge store oljekatastrofer.

2.2.4.2 Unntak fra ansvarsbegrensningen

Skipseier mister retten til å begrense ansvaret dersom det bevises at forurensingsskaden skyldes hans personlige handling eller unnlatelse, og denne er utført i den hensikt å volde slik skade, eller han har utvist hensynsløshet og har hatt forståelse for at hans handlemåte sannsynligvis ville føre til slik skade, jfr. art. V § 2.

Det kreves her forsett fra skipseiers side. Både hensiktsforsett (skipseier ønsket oljeforurensingen), sannsynlighetsforsett (skipseier ønsket ikke forurensingen, men holdt det som en sannsynlig følge) og eventuelt forsett (skipseier holdt forurensingsskaden som mulig og godtok at dette kunne bli følgen) omfattes⁶¹.

Hvorvidt skipseier har opptrådt som en av mannskapet er uten betydning. Mannskapet kan også pådra seg ansvar hvis de har utvist forsett, jfr. Ansvarskonvensjonen art. III § 4 if.

⁶⁰ En studie av Institut for Matematisk Modellering ved Danmarks Tekniske Universitet har vist en nær sammenheng mellom skipsulykker og skipenes alder. Skip på 20 år har dobbelt så stor ulykkesrisiko som skip på 10 år, og mer enn tre ganger større enn nye skip.

⁶¹ Se Andenæs (1995) s. 215 flg.

Begrunnelsen for dette strenge skyldkravet er hensynet til skipseier. Han er pålagt objektivt ansvar for oljeforurensingsskade og er forpliktet til å ha en forsikring som dekker et eventuelt ansvar. Til gjengjeld må han selv ha rett til en viss grad av beskyttelse mot et ubegrenset ansvar.

Det er skadelidte som må bevise at skipseiers handling har forårsaket forurensingsskaden. Dette er en tung bevisbyrde og det er sjelden skipseier taper retten til ansvarsbegrensning av denne grunn.

2.2.5 Begrensningsfond

Skipseier som ønsker å begrense sitt ansvar i samsvar med reglene ovenfor må etablere et begrensningsfond i henhold til Ansvarskonvensjonen art. V § 3.

Begrensningsfondets størrelse skal svare til eierens fulle erstatningsansvar og opprettes ved domstolen der sak er reist, eller ved annen kompetent myndighet på samme sted. Er sak ikke reist kan fondet opprettes ved domstolene i alle kontraherende stater.

Det er begrensningsfondet som sørger for utbetaling av erstatning til de skadelidte.

Hvis eier eller hans folk, hans assurandør eller andre allerede har betalt for skade utslippet har forårsaket, eller har hatt utgifter med å begrense skadevirkninger av utslippet, kan disse før fondet er distribuert melde sitt krav mot fondet.

At skipseier og hans folk har muligheten til å få dekket utgifter i forbindelse med oppryddingstiltak er et incitament for disse til faktisk å sette de i gang. Ved en rask reaksjon vil både skadene og kostnadene som følge av oljeutslippet begrenses. Uten en slik rett ville det for skipseier heller lønne seg å avvente situasjonen og vente på at andre iverksatte preventive tiltak. Erstatning for disse utgiftene ville da vært underlagt den vanlige ansvarsbegrensning. Hadde han foretatt oppryddingstiltakene selv, ville resultatet i motsetning bli at han selv måtte dekke utgiftene uten begrensning.

Dersom summen av alle anerkjente krav etter oljeutslippet overstiger begrensningsbeløpet vil begrensningsfondet fordeles forholdsmessig på de skadelidte,

jfr. § 4. Godtgjøres det at nye krav kan dukke opp etter tidspunktet for distribuering av fondet, kan det settes av en sum fra fondet som vil dekke de eventuelle kravene. Skadelidte vil da få erstattet en viss prosentdel av sitt krav inntil alle potensielle krav som følge av hendelsen har blitt forelagt og vurdert. Dette kan ta flere år.

Når skipseier har etablert et begrensningsfond i henhold til art. V kan ingen av de erstatningsberettigede etter oljeutslippet utøve noen rett mot skipseiers andre verdier, jfr. art. VI.

Er det tatt arrest i skipet eller stilt annen sikkerhet, blir denne frigjort straks fondet er etablert. Det er da imidlertid en forutsetning at den som vil reise krav mot fondet har adgang til å reise dette for den domstol som administrerer fondet, samt at det etter denne domstols lovgivning faktisk kan reises sak om fordeling av det.

2.2.6 En obligatorisk forsikringsordning for skipseier

Eier av skip som frakter mer enn 2000 tonn olje som last i bulk er pålagt å ha en forsikring eller annen sikkerhet (bankgaranti el) som dekker ansvaret han kan pådra seg i henhold til Ansvarskonvensjonen, jfr. konvensjonens art. VII § 1⁶².

Vanligvis dekkes denne forsikringen av en P & I Club (protection and indemnity association).

Forsikringsplikten kan begrunnes i økonomiske hensyn. Den er en konsekvens av det objektive ansvaret som påhviler skipseier.

Forsikringsplikten gjør skipseiers ansvar effektivt ved å sikre skadelidte en reell mulighet til å oppnå dekning for sitt krav.

Tradisjonelt har det ikke vært vanlig å operere med en tvungen ansvarsordning for skipseiere⁶³. Men selv om ansvarsforsikring har vært frivillig, har de fleste skipseiere

⁶² Se sjøloven § 197.

⁶³ På andre områder har det imidlertid eksistert en obligatorisk forsikringsordning, blant annet for bileiere, jfr. lov om ansvar for skade som motorvogn gjør (bilansvarslova) av 3. februar 1961 § 15.

valgt å ha en P&I forsikring⁶⁴. Årsaken til dette er at skipsfarten kan forårsake store skader både på person og eiendom, og skipseiere anser derfor en forsikring som nødvendig for å sikre egen økonomisk overlevelse etter en eventuell ulykke. At det eksisterer en obligatorisk forsikringsordning for ansvar ved oljeutslipp reflekterer hvor alvorlig slik forurensing har vært ansett.

2.2.6.1 Krav til sertifisering

Skipseierne får utstedt et sertifikat som bekrefter om forsikringsplikten er overholdt. Dette må alltid være ombord i skipet. Har ikke skipseier ordnet med nødvendig forsikring kan skipet i utgangspunktet ikke anvendes, og det kan nektes adgang til medlemsstaters havn. Det er de nasjonale myndighetene som har ansvar for å kontrollere at slikt sertifikat foreligger.

Det stilles noen formelle krav til sertifikatet. Blant annet må det inneholde opplysninger om navn på skip, hvor det er registrert, navn på eiers forretning og adresse til hans hovedkontor. Det stilles dessuten noen språkkrav. Er det ikke utstedt på engelsk eller fransk, må en oversettelse til et av disse språkene vedlegges.

2.2.6.2 Direkte krav

Skadelidte kan reise sitt krav direkte mot forsikringsselskapet eller andre som stiller sikkerhet for skipseiers ansvar for forurensingsskade, jfr. art. VII § 8⁶⁵. Det er ikke et vilkår for å reise kravet direkte at skipseier er insolvent eller på annen måte mangler evne eller vilje til å betale.

Reglene om direktekrav beskytter skadelidte mot skipseiers konkurs og øvrige kreditorer. Når erstatningsbeløpet ikke utbetales til skipseier først, kan ikke hans andre kreditorer ta utlegg i erstatningen, og likedan kan konkursboet ikke bruke beløpet til å dekke andres fordringer.

⁶⁴ Ca. 95 % av verdens skipsflåte har P&I forsikring.

⁶⁵ Se sjøloven § 200.

Når skadelidte reiser kravet direkte mot assurandøren er dette underlagt de samme begrensninger som skipseiers eget krav mot assurandøren. Et eksempel er at skadelidte bare har rett til en begrenset erstatning dersom skipseier har utvist forsømmelighet. Her ville også skipseiers krav mot assurandøren vært begrenset.

Selv om skipseier har mistet retten til å begrense sitt ansvar etter art. V § 2 og skadelidte normalt kunne krevet full erstatning ved å rette kravet mot denne, kan assurandøren ved et direktekrav fra skadelidte alltid påberope ansvarsbegrensningen. Begrunnelsen for denne regelen er hensynet til assurandøren. Uten et tak på erstatningssummen ville det bli svært risikabelt å tegne ansvarsforsikring. Det ville være urimelig om assurandør for eksempel ble pålagt å ta den fulle risikoen for skipseiers forsettlig handlinger. Assurandør kan derfor alltid begrense sitt ansvar etter konvensjonens art. V.

Det er noen innsigelser assurandøren kunne gjort gjeldende overfor skipseier som han likevel ikke kan påberope overfor skadelidte, se § 8 4. setning. Dette kan for eksempel være at skipseier ikke har betalt forsikringspremie eller at han har feilet med hensyn til å holde skipet i forsvarlig stand. Men skyldes skaden bevisst grov uaktsomhet fra skipseieren, har assurandøren likevel retten i behold. Assurandøren kan da i enkelte tilfeller helt fraskrive seg ansvaret.

Assurandøren har bevisbyrden for at skipseier har opptrådt forsettlig.

En klausul i forsikringsavtalen om ansvarsfraskrivelse for assurandøren ved en mindre skyldgrad fra skipseier vil være ugyldig. Det er en konvensjonsbestemt forsikringsordning pålagt for å beskytte skadelidte som her er den svake part. En slik klausul ville stille skadelidte i en svært usikker posisjon.

2.2.7 Foreldelse av skadelidtes krav

Skadelidte må reise sitt krav mot skipseier eller begrensningsfondet innen 3 år, jfr. Art. VIII⁶⁶. Dette er den relative foreldelsesfristen.

⁶⁶ Se sjøloven § 503.

Fristen begynner å løpe når skaden oppstår. Det er ikke tidspunktet for selve oljeutslippet som er avgjørende. Består ulykken av en serie begivenheter med samme opphav er det tidspunktet for den første begivenheten som avgjør når fristen begynner å løpe.

Det er også satt en absolutt foreldelsesfrist på 6 år etter oljeutslippet. Ingen krav kan reises etter denne fristen, uavhengig av tidspunktet for når skade oppsto.

Disse to fristene er kumulative. Krav må reises innen 3 år fra skaden viste seg og samtidig innen 6 år fra selve oljeutslippet. Skadelidte kan ikke velge den fristen som gagnar han best.

Dersom et skip synker og olje lekker ut først etter 3 år vil skadelidte fremdeles kunne reise kravet i henhold til 6-års fristen. Hvis oljen lekker ut først 6 år etter at skipet sank, har skadelidte derimot ingen rettsmidler. Dette er slått fast i en skotsk dom fra 1998⁶⁷.

Foreldelsesfristen avbrytes ved å reise krav mot skipseier eller begrensingsfondet for kompetent domstol.

2.2.8 Jurisdiksjon, rettskraft og eksigibilitet

Det eksisterer ikke en felles domstol av EMK-modellen eller EU-modellen som behandler saker som kommer opp etter Ansvarskonvensjonen. Det er de ulike nasjonale domstoler som benyttes.

Erstatningssøksmål mot skipseier eller hans assurandør kan etter Ansvarskonvensjonen bare reises i kontraherende stater som har fått sitt territorie forurensset som følge av et oljeutslipp, eller der det er tatt forebyggende tiltak for å hindre slik forurensing, jfr. art. IX § 1⁶⁸.

Dette medfører at norske domstoler er kompetent dersom forurensingsskaden er skjedd i Norge eller i norsk økonomisk sone.

⁶⁷ Jfr. Stephen Gray and Stanley Gray v. The Braer Corporation and Assuranceforeningen Skuld, Outer House, Court of Session, Edinburgh, 29. desember 1998.

⁶⁸ Se sjøloven § 203.

Er det opprettet begrensningsfond i henhold til konvensjonens art. V vil imidlertid den staten hvor fondet er opprettet være den eneste kompetente i forhold til spørsmål vedrørende fordeling av fondet.

I rettspraksis⁶⁹ er det slått fast at art. IX må tolkes slik at denne eksklusive jurisdiksjon ikke er begrenset til tilfeller hvor sak er anlagt mot skipseier eller dennes assurandør, men at den gjelder uavhengig av hvem kravet reises mot.

Ansvarskonvensjonen inneholder ingen prosessregler. Dette medfører at de materielle reglene i Ansvarskonvensjonen blir behandlet etter de nasjonale prosessreglene i den stat saken blir behandlet. Nasjonal rett avgjør spørsmål med hensyn til lokal jurisdiksjon⁷⁰ og nasjonale internasjonale privatrettslige regler avgjør hvilket lands rett som skal anvendes⁷¹.

Dommer som er avsagt av kompetent domstol i en konvensjonsstat skal, når den kan fullbyrdes i den stat den er avsagt, både anerkjennes og kunne fullbyrdes i enhver medlemsstat, jfr. art. X § 1 og § 2⁷².

Den som ønsker å fullbyrde dommen er bundet av de forskjellige medlemsstatenes fullbyrdelsesprosess. Men medlemsstatene kan imidlertid ikke prøve saken på ny ved å stille andre materielle krav eller ved å realitetsbehandle den.

2.2.9 Forholdet til Den Europeiske Menneskerettighetskonvensjon

Det kan stilles spørsmål ved om Ansvarskonvensjonen er i overensstemmelse med Den Europeiske Menneskerettighetskonvensjonen (EMK).

⁶⁹ Se International Oil Pollution Compensation Fund 1992 v. RINA S.p.A. and others, Corte di Cassazione – Sezioni Unite 17. Oktober 2002, No. 14769.

⁷⁰ For saker som blir behandlet for norske domstoler betyr dette at vernetingsreglene i tvistemålsloven kap. 2 får anvendelse. Disse bestemmer hvorvidt det finnes et vernetings og hvilken domstol som i så fall er rett instans.

⁷¹ Dette kan få betydning dersom de nasjonale domstolene legger til grunn ulike tolkninger av konvensjonene.

⁷² Se sjøloven § 205 1. ledd.

I henhold til EMK art. 6 har enhver krav på en rettfærdig rettergang for en uavhengig og upartisk domstol for å få avgjort sine borgerlige rettigheter og plikter, jfr. dens 1. ledd. Borgerlige rettigheter er typisk privatrettslige forhold, slik som skadelidtes erstatningskrav etter et oljesøl.

Etter Ansvarskonvensjonen kan skadelidte bare gå til erstatningssak mot skipseier. Ansvar er kanalisert til denne. Han har ikke mulighet til å gå til sak mot den som reelt sett er ansvarlig for skaden for å få erstatningsoppgjør. Dette gjelder uavhengig av om skipseier blir pålagt ansvar etter konvensjonen eller ikke. Skadelidte kan altså risikere å ikke få erstatning fra skipseier, og samtidig være uten mulighet til å angripe den reelle skadevolder. Dette er ikke i overensstemmelse med den adgang til domstolene som EMK artikkel 6 omhandler.

Det er videre med de begrensningsbeløp Ansvarskonvensjonen opererer med satt et tak for den erstatning skadelidte kan oppnå. Beløpet kommer til anvendelse uavhengig av de reelle tapene skadelidte har hatt etter et oljeutslipp. Det er altså satt en ansvarsbegrensning der industrien favoriseres på bekostning av skadelidte. Dette kan medføre at skadelidte ikke får prøvet sitt krav fullt ut, han vil uansett bare få en avkortet erstatning. Han får altså ingen rettfærdig rettergang med en reell prøvelse av sitt krav for domstolen.

3 Fondskonvensjonen

Når ansvar for skade som følge av oljeforurensing blir behandlet etter reglene i Ansvarskonvensjonen kan vi få en utbetaling fra Det internasjonale erstatningsfond etter reglene i Fondskonvensjonen⁷³. Utbetalingen er en supplering av skadelidtes erstatning for de tilfeller at han ikke får full erstatning etter Ansvarskonvensjonen, jfr. Fondskonvensjonens art. 4 § 1⁷⁴.

3.1 Den Internasjonale Konvensjon om Opprettelse av et Internasjonalt Fond for Erstatning av oljesølskade, 1971

Allerede ved utarbeidelsen av 1969-Ansvarskonvensjonen så man at skadelidte etter reglene i denne konvensjonen ikke hadde mulighet til å få tilstrekkelig erstatning for forurensingsskader etter et oljeutslipp. Dette kunne være som følge av at skipseier kunne påberope seg en fritaksgrunn⁷⁵ eller at ansvarsbegrensningen var for lav. Det ble derfor utarbeidet en konvensjon som etablerte et internasjonalt Erstatningsfond som skulle supplere erstatningsutbetalingen fra skipseier.

Erstatningsfondet ble etablert i henhold til konvensjoner adoptert under IMO's kontroll. Men det er en mellomstatlig organisasjon og regnes som en selvstendig juridisk enhet. 1971-Fondskonvensjonen ble undertegnet i Brussel i desember 1971 og trådte i kraft 16. oktober 1978.

1971-Fondskonvensjonen var delvis et supplement til skadelidtes erstatning etter 1969-Ansvarskonvensjonen, jfr. art. 2 nr. 1 (a), og delvis skulle den frigjøre den ansvarlige

⁷³ Sjøloven inneholder ikke regler om Erstatningsfondet, men 1992-Fondskonvensjonen er gjort gjeldende som norsk lov, jfr. sjøloven § 201 1. ledd.

⁷⁴ Se sjøloven § 201 1. ledd.

⁷⁵ Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen opererer med noen av de samme fritaksgrunnene. Ansvarskonvensjonen går imidlertid noe lenger med hensyn til å frita for ansvar.

skipseier fra noe av sitt ansvar etter 1969-konvensjonen, jfr. art. 2 nr. 1 (b). Dette ansvaret var en betydelig økonomisk byrde for skipseier.

Beløpet som kunne bli utbetalt etter 1971-konvensjonen var begrenset oppad til 450 millioner francs, jfr. art. 4 nr. 4. Dette beløpet utgjorde det samlede beløp etter Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen. Beløpet kunne imidlertid økes til 900 millioner francs, jfr. artikkelens nr. 6, hvis spesielle omstendigheter rettferdiggjorde dette. Slike omstendigheter kunne for eksempel være erfaring fra tidligere ulykker eller endringer i pengeverdien.

Fondet ble finansiert av mottakerne av olje i medlemslandene. Dette ble gjennomført ved at de betalte en avgift beregnet etter antall tonn olje de mottok, jfr. konvensjonens art. 10. Mange mente det var rimelig å legge litt av den økonomiske byrden på oljeselskapene. Dette ble spesielt hevdet fra nordisk hold.

Konvensjonen ble sammen med Ansvarskonvensjonen forsøkt redigert i 1984. Bakgrunnen for dette var at erstatningsbeløpene ikke ble ansett tilstrekkelig høye. Men som vi så ovenfor lyktes det ikke å ratifisere 1984-protokollene. Imidlertid ble konvensjonen redigert og forbedret i 1992.

Ikke alle medlemsstater av 1971-konvensjonen har valgt å tiltre 1992-konvensjonen. Disse to systemene eksisterte derfor lenge side om side. På grunn av mange oppsigelser av 1971-fondet mistet dette imidlertid mye av sin betydning. Med få medlemsstater ble mengden bidragspliktig olje betraktelig redusert⁷⁶. De få medlemsstatene som var igjen risikerte derfor å bli pålagt en enorm økonomisk byrde, og det var fare for at fondet ikke ville være i stand til å dekke eventuelle erstatningskrav ved et oljeutslipp. Det ble derfor tatt skritt for å bringe konvensjonen til opphør. Normalt skulle konvensjonen tre ut av kraft når antall medlemsstater var mindre enn tre. Imidlertid ble dette endret til 25 medlemsstater på en Diplomatkonferanse under IMO i september i 2000 fordi det ble ansett som lite sannsynlig at det ble færre enn tre medlemsstater.

1971-Fondskonvensjonen trådte etter dette ut av kraft 24. mai 2002.

⁷⁶ Tidligere har det vært opp mot 1 200 millioner tonn olje som har blitt beskattet. I slutten av 2001 var dette redusert til 8 millioner tonn.

1971-Fondet vil imidlertid behandle ulykker som oppsto i konvensjonsstatene før denne datoen.

3.2 Den Internasjonale Konvensjonen om Opprettelse av et Internasjonalt Fond for Erstatning av Oljesølskade, 1992

Hovedformålet med 1992-Fondskonvensjonen var å modifisere ikrafttredelsesreglene og øke begrensningsbeløpene i den foregående konvensjonen.

Fondskonvensjonen trådte i kraft 30. mai 1996.

I mars 2003 talte Erstatningsfondet fra 1992 85 medlemsstater, deriblant de fleste store sjønasjoner.

3.2.1 Erstatningsfondets organisering

Erstatningsfondets viktigste organer er Hovedforsamlingen, Den utøvende Komité og Sekretariatet.

Erstatningsfondet har sitt sete i London⁷⁷ og blir styrt av Hovedforsamlingen. Hovedforsamlingen er satt sammen av representanter fra medlemslandenes regjeringer. Hovedforsamlingen møtes én gang i året. På disse møtene har berørte grupper adgang til å være til stede. Dette kan være redere, assurandører, oljeselskap eller miljøorganisasjoner. Disse gruppene har kun en observatørrolle. De har ingen påvirkning med hensyn til avgjørelser som blir tatt.

Den utøvende komité blir valgt av Hovedforsamlingen. Den er satt sammen av 15 medlemsland.

Komitéen velger en formann som har hovedansvaret for forvaltningen av Erstatningsfondet. Hovedfunksjonen til komitéen er å avgjøre erstatningskravene.

⁷⁷ I tillegg blir det i forbindelse med oljeutslipp som regel åpnet et kontor i nærheten av ulykkesstedet. Dette gjøres for å lette behandlingen av erstatningskravene. For tiden har Fondet slike kontor i Spania og Frankrike.

Sekretariatet består av 29 medarbeidere. Det er inndelt i flere departement: en klageavdeling, en utenriks- og konferanseavdeling og en økonomi- og administrasjonsavdeling. Sekretariatet ledes av en direktør, for tiden svenske Måns Jacobsson.

3.2.2 Anvendelsesområde

Fondskonvensjonen er direkte relatert til Ansvarskonvensjonen. De to konvensjonene har derfor det samme geografiske anvendelsesområde. For at reglene i Fondskonvensjonen skal komme til anvendelse må forurensingsskaden være skjedd på en kontraherende stats territorium eller i en slik stats økonomiske sone, eller det må ha blitt tatt forebyggende tiltak for å hindre slik skade, jfr. art. 3. Anvendelsesområdet er utvidet i forhold til 1971-konvensjonen der den økonomiske sone ikke var omfattet.

Fondskonvensjonen kommer til anvendelse uavhengig av om ulykkesskipets flaggstat ikke har ratifisert konvensjonen og videre uavhengig av hvilken nasjonalitet eieren av oljen tilhører.

3.2.3 Erstatningsfondets ansvar

Erstatningsfondet utbetaler på visse vilkår erstatning til enhver som i en konvensjonsstat er påført forurensingsskade etter et oljeutslipp og som ikke har oppnådd full erstatning etter reglene i Ansvarskonvensjonen.

'Enhver' vil si både fysiske og juridiske personer, så som enkeltpersoner, selskaper, stat og kommune.

3.2.3.1 Erstatningstilfellene

Utbetaling fra erstatningsfondet kan bli aktuelt i tre tilfeller, jfr. Fondskonvensjonen art. 4 § 1.

For det første dersom skipseier blir gjort ansvarsfri etter unntakene i Ansvarskonvensjonen art. III § 2 og § 3. Disse unntakene omfatter visse force majeure-situasjoner samt skadelidtes medvirkning (se kap. 2.2.3 ovenfor). Her har skadelidte ikke krav på erstatning etter Ansvarskonvensjonen i det hele tatt. Det er da Erstatningsfondet som utbetaler hele erstatningsbeløpet.

Videre dersom skipseier og hans assurandør ikke er i stand til å betale det fulle erstatningsbeløp skadelidte har krav på. Skadelidte får da kun en avkortet erstatning etter Ansvarskonvensjonen.

Til slutt kan det være aktuelt dersom skadelidtes krav overstiger det beløp skipseier er forpliktet til å betale i henhold til Ansvarskonvensjonens art. V. Dette er den hyppigste grunnen.

Skipseier har mulighet til å oppnå en viss kompensasjon for utgifter han har hatt for å begrense eller forhindre forurensingsskade. Denne kompensasjonen gis imidlertid bare i den grad det synes rimelig i den aktuelle situasjon⁷⁸.

3.2.3.2 Forurensingsskade

Det er et samspill mellom Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen og i utgangspunktet legger de samme definisjon av forurensingsskade til grunn, jfr. 1992-Fondskonvensjonen art. I § 2 (se 2.2.2.2 ovenfor).

Erstatningsfondet har imidlertid utarbeidet en egen praksis som har en normerende effekt for Fondet selv, men som de nasjonale domstolene som anvender Ansvarskonvensjonen ikke alltid føler seg bundet av. Noen kriterier bør her nevnes kort.

⁷⁸ Under 1971-Fondskonvensjonen kunne det være aktuelt med en utbetaling til skipseier for å kompensere for en del av hans ansvar overfor skadelidte etter Ansvarskonvensjonen. Eier kunne få refundert 25-40% av det han hadde betalt. Disse reglene ble imidlertid ansett unødvendige og ble fjernet ved 1992-Fondskonvensjonen.

Det stilles for det første krav til at skaden skal være konstatert og det må være årsakssammenheng mellom skaden og begivenheten. Videre må omkostningene som følge av skaden være rimelige og skaden må kunne fastsettes økonomisk.

Dette kommer frem av en dom der den italienske regjeringen reiste sak mot Fondet for å få erstatning for miljøskader etter at tankskipet Haven forliste utenfor den italienske kysten i april 1991. Retten slo fast at miljøskader som sådanne i utgangspunktet omfattes av konvensjonen, men at tapene, som Fondet hevdet, ikke kunne fastsettes økonomisk og at de derfor ikke kunne bli erstattet.

Dette er ikke kommet direkte til uttrykk i konvensjonsteksten. Men ordlyden angir at kun økonomiske omkostninger ved gjenoppbyggelsen skal erstattes, ikke miljøskaden i seg selv. Påstått skade på økosystemer omfattes ikke. Fondet begrunner denne regelen med at det marine miljø ikke har en egenverdi, og det vil unngå spekulative krav. Det skal ikke kunne kreves erstatning for skade på goder som ikke har en eier, som for eksempel økosystemer.

Skadelidte kan få dekket rimelige omkostninger i forbindelse med avvergingstiltak som er foretatt. Avvergingstiltak er ethvert rimelig tiltak foretatt etter et oljeutslipp for å forebygge eller begrense skade, jfr. art. II, som henviser til Ansvarskonvensjonen art. I § 7. Ved avgjørelsen av hva som skal regnes som rimelige tiltak, må konvensjonen tolkes vidt.

Et eksempel har vi fra Nagasaki distriktsdomstol i Japan fra 6. desember 2000. En koreansk tanker gikk på grunn i det koreanske territorialfarvannet. Olje slapp ut, og medførte risiko for forurensingsskader på kysten av Tsushima-øyene i Japan. De japanske myndighetene satte i gang avvergingstiltak for å begrense skadene. Dagen etter at oljen nådde kysten av Japan ble det utført overflygninger for å slå fast størrelsen på utslippet. Det ble videre tatt bilder av kystområdet for å kunne vurdere situasjonen mer nøyaktig. Og ved siden av kystvaktens aktiviteter ble det satt i gang undersøkelser med forsvarets marinefartøy. Myndighetene fikk ikke full erstatning fra skipseier og gjorde sitt krav gjeldende mot Erstatningsfondet. Fondet bestred at det her kunne vært tale om rimelige avvergingstiltak. Domstolen kom imidlertid til at disse tiltakene hadde vært nødvendige for å på en effektiv måte ha mulighet til å begrense skadevirkningene av utslippet. De japanske myndighetene hadde derfor krav på erstatning fra Fondet.

3.2.4 Ansvarsfritaksgrunner

Erstatningsfondet kan bli fritatt for sin utbetalingsplikt, jfr. art. 4 § 2.

Dette gjelder for det første dersom Erstatningsfondet beviser at skaden skjedde som følge av en krigshandling, fiendtlighet, borgerkrig eller opprør, eller at den skyldes oljeutslipp fra et krigsskip eller at annet skip som var eiet av staten eller ble brukt av staten på tidspunktet av ulykken utelukkende til statlig ikke-kommersiell aktivitet.

Til forskjell fra Ansvarskonvensjonen er ikke forsettelig handling fra 3.person fritaksgrunn. Fondet kan altså bli ansvarlig for terror- og sabotasjehandlingene fra 3.person.

Videre er Fondet fritatt for ansvar hvis skadelidte ikke kan bevise at skaden skyldes en ulykke som involverte et eller flere skip. Dette er normalt ingen tung bevisbyrde for skadelidte. Et eksempel på det motsatte har vi fra Marokko. Etter en oljeforurensning på den marokkanske kysten, hevdet de marokkanske myndighetene at forurensingen skyldtes en ulykke der et skip var involvert. De krevde derfor omkostningene de hadde hatt i forbindelse med oppryddingen erstattet. Fondet gikk imidlertid ikke med på å dekke disse utgiftene fordi de mente det ikke var godtgjort at forurensingen stammet fra et skip.

Fondet kan også unngå ansvar dersom det kan bevise at forurensingsskaden helt eller delvis skyldes skadelidtes egen forsettlige handling eller unnlatelse, og at han hadde til hensikt å volde slik skade, jfr. artikkelens § 3. Det stilles her et strengere skyldkrav enn etter Ansvarskonvensjonen. Mens skipseier blir ansvarsfri hvis skadelidte har opptrådt uaktsomt, kreves det forsett fra skadelidte for at Fondet skal slippe ansvar.

Det er Fondet som har bevisbyrden for at skadelidte har opptrådt forsettelig.

Når det gjelder utgifter i forbindelse med forebyggende eller avvergende tiltak, kan fondet ikke begrense sitt ansvar.

3.2.5 Fondsbeløpet

Erstatningsfondet betaler opp til 203 millioner SDR⁷⁹ per ulykke, jfr. art. 4 § 4. Dette beløpet utgjør den samlede sum utbetalt etter Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen. Erstatningsbeløpet øker til 300,74 millioner SDR⁸⁰ dersom mengden olje som er mottatt av tre kontraherende stater overstiger 600 millioner tonn per år, jfr. bokstav c).

Etter alternativ b) kan fondet også utbetale erstatning etter forurensingsskade som følge av en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter. Beløpet er også da begrenset til 203 millioner SDR.

Overstiger de totale kostnadene som følge av forurensingsskaden begrensingsbeløpene, vil de skadelidte ikke fullt ut få erstattet sine tap etter oljeutslippet.

Beløpet fra Erstatningsfondet blir da utbetalt forholdsmessig til de skadelidte, på samme måte som etter Ansvarskonvensjonen, jfr. 2.2.5 ovenfor.

3.2.6 Et supplerende fond

Som nevnt i innledningen har IMO vedtatt⁸¹ Protokoll 2003 til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992. Denne etablerer et supplerende fond til Erstatningsfondet, jfr. protokollens art. 2 § 1.

Dette fondet skal eksistere ved siden av Erstatningsfondet, ikke erstatte det.

1992-Fondskonvensjonen vil bestå som før, og de som velger å ikke ratifisere den nye protokollen vil fremdeles kunne få erstatningsutbetaling fra 1992-Erstatningsfondet.

Protokollen er gjort frivillig og den er åpen for alle stater som er medlemmer av

⁷⁹ I 1971-Fondskonvensjonen var begrensingsbeløpet 30 millioner SDR, i den opprinnelige 1992-Fondskonvensjonen 135 millioner SDR.

⁸⁰ Endret fra 200 millioner SDR.

⁸¹ På en konferanse i London i mars 2003.

1992-Fondskonvensjonen. Grunnen til at den er frivillig er et forsøk på å imøtekomme stater som ønsker å opprettholde de eksisterende beløpsgrenser, og som ikke ser nødvendigheten av å øke disse. Målet er likevel å få flest mulig stater til å ratifisere endringene.

Formålet med protokollen er å gi de skadelidte mulighet til å få full erstatning for sine tap selv etter de største oljeutslippene. Slik vil det bli slutt på den forholdsmessige utbetalingen etter 1992-konvensjonene som det har vært rettet mye kritikk mot. Dette gir også grunn til å tro at flere vil ønske å ratifisere protokollen.

Etter denne protokollen vil det totale erstatningsbeløp som kan bli utbetalt være 750 millioner SDR, jfr. protokollens art. 4 § 2. Dette beløpet omfatter da all utbetaling fra både skipseier, Erstatningsfondet og det supplerende fondet.

Fondet utbetaler erstatning bare dersom skade er skjedd på en kontraherende stats territorie, inkludert dens territorialfarvann og eksklusive økonomiske sone, jfr. art. 3. Protokollen er i direkte tilknytning til 1992-konvensjonen og det er derfor samme anvendelsesområde som gjelder.

Fondet vil bli finansiert ved bidrag fra enhver som i en medlemsstat mottar mer enn 150 000 tonn olje i løpet av et kalenderår, jfr. protokollens art. 10.

Dette supplerende fondet vil bare få virkning for forurensingsskader som er en følge av oljeutslipp som skjer etter konvensjonens ikrafttredelse.

3.2.7 Finansieringen av fondet

Erstatningsfondet finansieres ved avgifter fra signaturstatene. Avgiftene betales av enhver person som mottar mer enn 150 000 tonn olje per år i en signaturstats havn eller i en slik stats oljeterminal, jfr. art. 10 § 1⁸².

Mottaker kan være ethvert selskap eller annen organisme uavhengig av om det er offentlig eller privat. Det vesentlige er at aktørene i oljeindustrien selv finansierer Fondet. Hovedsakelig er det oljeselskapene som bidrar⁸³.

⁸² Se sjøloven § 202.

Grunnen til at det er mottaker som er bidragspliktig er at det er ved havneanløp risikoen for oljeutslipp er størst.

Medlemsstatene kan velge å betale avgiftene i stedet for de individuelle mottakerne, men bare et lite antall stater har valgt å gjøre dette.

For å være bidragspliktig må oljen være fraktet via sjøveien. Olje som er ankommet i en ikke-kontraherende stats havn og deretter fraktet til en oljeterminal i en medlemsstat omfattes av bidragsplikten. Videre omfattes de rent nasjonale oljetransporter.

Ved interessefellesskap som har flere ulike mottakere av olje, er det den samlede mengden olje disse har mottatt som er avgjørende for om kvantumsgrensen er nådd, jfr. art. 10 § 2. Uten en slik regel ville det være lett å omgå bidragsplikten til Fondet ved å opprette flere ulike konsern under samme selskap. Hva som skal regnes som et interessefellesskap, avgjøres etter nasjonal rett.

Bidrag betales bare ved behov, altså når det faktisk har vært en ulykke og erstatning fra Fondet skal utbetales. Beløpet blir fastsatt av Hovedforsamlingen, og størrelsen på det bestemmes utelukkende på bakgrunn av hvor mye olje som er mottatt i de enkelte statene.

En slik løsning gjør at mottakerne anser det unødvendig å ta sikkerhetshensyn for å unngå oljeutslipp. Om det er større risiko for oljeutslipp på grunn av det transporterende skipets tilstand er altså likegyldig. Avgiften vil uansett begrenses på bakgrunn av mengden mottatt olje.

En bedre løsning ville være å vurdere beløpets størrelse på bakgrunn av det transporterende skipets tilstand. Det måtte da bli satt opp en klassifisering av skipene i forhold til deres grad av sikkerhet. Sikkerhetsgraden ville da være avgjørende for størrelsen på bidraget som skulle ytes. Mengden importert olje ville bare komme i betraktning dersom skipene tilfredsstilte kravene. Dette ville forebygge oljeutslipp fordi ingen ville benytte lavstandardskip til oljetransport.

⁸³ Dette medfører at mange store oljeeksportører, for eksempel De Forente Arabiske Emirater, kan nyte godt av erstatning fra Fondet på tross av at de selv ikke bidrar i stor grad.

I art. 36 ter er det satt et øvre tak på bidragsplikten etter 1992-Fondet. Ingen medlemsstat skal betale mer enn 27.5 % av den totale mengde årlige avgifter til Fondet. Bakgrunnen for denne regelen var at Japan, som er en stor oljeimportør, fryktet at deres oljeimportører ellers ville komme til å betale en betydelig del av Fondets utgifter. Dersom avgiftene fra en medlemsstats oljeimportører overstiger denne grensen skal avgiften reduseres slik at nivået kommer under den. For at Fondets totale inntekt likevel ikke skal reduseres må oljeimportørene fra de øvrige medlemsstatene betale en tilsvarende øket avgift. Dette innebærer at et medlemslands oljeimportører kan risikere å måtte betale mindre og andre tilsvarende mer enn de skulle gjort hvis Fondets utgifter ble fordelt likt mellom alle importørene i forhold til den importerte oljemengde. Det kan reises innvendinger mot dette. For de norske oljeimportørene vil dette få den konsekvens at de må betale mer enn for eksempel de japanske. På den annen side var dette en forutsetning for at Japan tiltrådte konvensjonen. Uten de japanske oljeimportørenes bidrag ville de andre importørenes bidrag vært betraktelig større.

For tiden er det den japanske oljeindustrien som er den største bidragsyteren til Erstatningsfondet med nærmere 20 % av de totale bidrag som ytes. Andre store bidragsytere er Italia og Korea med 10 %, og Nederland og Frankrike med 8 %.

3.2.8 Foreldelse

Krav om erstatning for oljeforurensingsskade må reises mot Erstatningsfondet innen 3 år etter den begivenheten som var årsak til forurensingsskaden, jfr. art. 6.

Det er i tillegg satt en absolutt foreldelsesfrist på 6 år. Denne kommer til anvendelse på forurensingsskader som først viser seg på et senere tidspunkt.

Fristene er kumulative.

For å avbryte foreldelsesfristene må skadelidte reise sitt krav for kompetent domstol⁸⁴. Eventuelt må Erstatningsfondet bli gjort oppmerksom på at det er reist krav mot skipseier eller hans assurandør.

Det er en betingelse for at sak mot Erstatningsfondet kan reises at det ikke er reist sak i anledning den samme forurensingsskade i en annen konvensjonsstat.

⁸⁴ Kompetent domstol etter Fondskonvensjonen er den samme som er kompetent etter Ansvarskonvensjonen, jfr. art. 7 (se 2.2.8 ovenfor).

4 Tovalop og Cristal

Tovalop og Cristal var opprinnelig private avtaler mellom tankeiere og oljeselskaper. Oljeselskapene og skipseierne fryktet at de nasjonale reglene med hensyn til erstatning etter et oljesøl ville ramme dem særdeles hardt, at de ville representere en overreaksjon fra statene. De ville derfor ikke vente på at 1969-Ansvarskonvensjonen og 1971-Fondskonvensjonen skulle bli ratifisert, men vedtok frivillige private erstatningsordninger.

Tovalop trådte i kraft 6. oktober 1969. Avtalen tilsvarte Ansvarskonvensjonen, og var ment å skulle dekke regel-tomrommet til 1969-konvensjonen trådte i kraft. Avtalen gikk ut på at tankeierne med egne ressurser bidro for å betale til de nasjonale regjeringene de utgifter de hadde hatt i forbindelse med oljeutslipp⁸⁵.

Begrensningsbeløpene i Tovalop var nærmest tilsvarende de i Ansvarskonvensjonen. Reglene var også ellers stort sett de samme. En forskjell var imidlertid at skipseier hadde en ubetinget rett til å begrense sitt ansvar etter Tovalop, uavhengig av utvist skyld. Etter Ansvarskonvensjonen mistet som kjent skipseier denne retten hvis han hadde utvist egen feil eller forsømmelse, jfr. Ansvarskonvensjonens art. V § 2. Tovalop hadde videre den fordel at også preventive tiltak ved fare for oljesøl samt tankskip i ballast var omfattet av dens anvendelsesområde. Dette falt utenfor 1969-Ansvarskonvensjonen.

Likedan var det med Fondskonvensjonen. Det ble antatt at ratifiseringen skulle trekke ut, og oljeselskapene inngikk derfor en erstatningsordning som skulle gjelde i tillegg til Tovalop, nemlig Cristal⁸⁶. Ordningen trådte i kraft 1. april 1971.

⁸⁵ Det var sju oljeselskaper som opprinnelig undertegnet avtalen: BP, Gulf Oil, Mobil Oil, Shell International Marine, Standard Oil of California, Marine Affiliates of Standard Oil og Texaco. Ved ikrafttredelsen var 50 % av de store oljeselskapene medlemmer.

⁸⁶ Avtalen ble inngått mellom flere oljeselskaper og The Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation som skulle administrere fondet.

Avtalen korresponderte med Fondskonvensjonen. Cristal skulle bidra med en supplerende erstatning for de tilfeller at utbetaling i henhold til Tovalop ikke strakk til.

Disse ordningene var et tegn på at oljeindustrien aksepterte at de selv hadde et ansvar overfor de uskyldige skadelidte etter et oljeutslipp, og derfor ville ta del i å kompensere for deres tap.

Tovalop og Cristal var midlertidige løsninger i påvente av Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen. De var opprinnelig ment å vare i tre år, men vedvarte nærmere 30 år. Når de internasjonale konvensjonene trådte i kraft ble det bestemt at Tovalop og Cristal skulle ha virkning bare for områder som lå utenfor de internasjonale konvensjonenes anvendelsesområde. I 1987 ble dette imidlertid endret, slik at avtalene fikk virkning i tillegg til Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen.

Først 20. februar 1997 trådte Tovalop og Cristal ut av kraft. Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonen ble da endelig ansett for å gi skadelidte et tilfredsstillende erstatningsvern etter en oljeforurensing.

5 Oil Pollution Act

USA har valgt å stå utenfor de internasjonale ansvarsreglene for oljesølskade.

En årsak til dette kan være at USA har en svært lang kystlinje, med mange rike kyststater som for eksempel Florida og California å beskytte. Skulle en oljekatastrofe skje på denne kystlinjen ville USA risikere store miljøskader og ha mye å tape. USA har derfor utarbeidet egne ansvarsregler gjennom The Oil Pollution Act (OPA).

OPA trådte i kraft 18. august 1990⁸⁷.

Siden ikrafttredelsen har mengden oljeutslipp sunket med hele 95 %. En av årsakene til denne enorme nedgangen er at når OPA trådte i kraft begynte kystvakten et stortilt arbeid med å kontrollere skipene som seiler i amerikanske farvann⁸⁸. Formålet var å identifisere lavstandardskipene og holde disse borte fra de amerikanske områdene. Det å holde slike potensielle forurensere borte har vært en avgjørende faktor i forhold til nedgangen av oljesøl i USA.

5.1 Anvendelsesområde

I hovedtrekk er anvendelsesområdet videre etter OPA enn etter de internasjonale konvensjonene.

⁸⁷ Loven har ikke tilbakevirkende kraft for oljeutslipp som skjedde før denne datoen, jfr. OPA section 2751 (d).

⁸⁸ Det blir i dag utført kontroller på alle utenlandske skip minst én gang i året.

5.1.1 Skip omfattet av OPA

Reglene i OPA får anvendelse på alle skip som slipper ut den type olje som er omfattet av loven, jfr. OPA section 2701 (37). Hvorvidt det er tankskip, kombinasjonsskip eller andre skip som ikke er spesielt tilpasset til å transportere olje er uten betydning.

Dette gjelder uavhengig av om utslippet skjer når skipet transporterer olje som last i bulk, om det er rester av slik olje som slipper ut på en ballastreise eller bunkersolje. Et bensinutslipp fra et vanlig handelsskip omfattes derfor. Dette er et langt videre anvendelsesområde enn etter de internasjonale konvensjoner. En slik løsning gjør at man slipper unna eventuelle bevissspørsmål med hensyn til hva slags type utslipp man står overfor.

Statseide skip ikke omfattet, jfr. section 2702 (c) (2).

5.1.2 Olje omfattet av OPA

Definisjonen av olje finner vi i OPA section 2701 (23). Det kommer frem at all slags olje faller under lovens regler. Det er satt opp en liste over oljer som omfattes, men dette er ikke en uttømmende liste, jfr. ”including, but not limited to,...”.

Denne definisjonen er langt videre og mer omfattende enn den vi finner i Ansvarskonvensjonen art. I § 5. En slik utstrakt definisjon gjør at både lettere petroleumprodukter og animalsk og vegetabilsk olje og fett faller under OPA’s anvendelsesområde. Disse faller utenfor Ansvarskonvensjonen.

5.1.3 Konvensjonens geografiske anvendelsesområde

I motsetning til de internasjonale konvensjonene representerer OPA rent nasjonale regler. OPA får bare anvendelse på skip som seiler i amerikanske farvann, de tiliggende kystlinjer og den økonomiske sone, jfr. section 2702 (a).

Dette lovverket berører norske interesser i den grad tankskip med norske eier- eller rederinteresser opererer i amerikanske farvann.

Hva som regnes som amerikansk farvann er definert i section 2701 (21). Her er inkludert alle farvann samt territorialfarvannet.

I rettspraksis⁸⁹ er det avgjort at endatil grunnvann kan tenkes å være underlagt OPA's regler. Det må imidlertid da bevises at grunnvannet er forurensset som en direkte følge av oljeutslippet og dessuten at grunnvannet står i forbindelse med 'navigable body of water'.

5.2 Et objektivt ansvar

I likhet med Ansvarskonvensjonen opererer OPA med et objektivt ansvar for forurensingsskade som følge av et oljeutslipp, jfr. OPA section 2702 (a).

Den ansvarlige kan altså bli pålagt erstatningsansvar selv om vedkommende ikke har handlet uaktsomt.

5.2.1 Ansvarssubjektene

Personkretsen som kan bli møtt med et erstatningskrav fra skadelidte er utvidet i forhold til Ansvarskonvensjonen, der ansvaret er kanalisert til skipseier.

Etter OPA er det tre parter som kan bli ansvarlige. Disse er skipseier, totalbefrakter og operatør. Dette kommer frem av OPA section 2702 (a) sammenholdt med section 2701 (32).

Av befraktere er det altså bare de som opptrer som totalbefrakter som kan bli ansvarlig.

En slik løsning fremstår som mer rimelig enn den vi har i Ansvarskonvensjonen.

Totalbefrakter har både kommersiell og nautisk ledelse av skipet. Han opptrer som reder i både teknisk og juridisk forstand. Det er derfor mer nærliggende å pålegge denne ansvar, heller enn skipseier som i en slik situasjon ikke har noen påvirkning på skipets forvaltning.

⁸⁹ Se Rice v. Harken Exploration Co., WL 422051, 5th Circuit (1999).

Operatør er ikke definert i OPA, og det er usikkert hva som ligger i det. Såvidt jeg vet finnes det heller ikke rettspraksis på området.

Det er sikkert at en skips manager er inkludert. Dette er rimelig ettersom denne har stor innflytelse på skipets forvaltning.

Mer usikkert er det hvorvidt reisebefrakter og tidsbefrakter omfattes. Dette er imidlertid tvilsomt. I disse situasjonene har ikke befrakter nautisk kontroll over skipet. Det er skipseier som har ansvaret for skipets forvaltning og det er han som bemanner skipet. Tidsbefrakter og reisebefrakter har bare en rett til å nytte skipet henholdsvis for en bestemt periode eller strekning. Det er derfor ikke rimelig å pålegge disse ansvar ved et eventuelt oljeutslipp.

Eier av oljen som medfører forurensingsskade er ikke ansvarlig etter OPA. Dette kan virke urimelig i og med at også han har en økonomisk interesse i oljetransporten. Det er også i motsetning til den alminnelige erstatningsrett hvor det som regel er eier av den skadevoldende ting eller eiendom som er ansvarlig for skade som denne måtte medføre⁹⁰.

Dette kan forklares ved at en eiendomsrett til oljen er en for passiv status til å kunne medføre ansvar for skade eller tap som følge av forurensingen. Eier av oljen kan i denne forbindelse likestilles med tids- og reisebefrakter. Han har ingen innflytelse på forvaltningen av skipet under transporten og burde derfor ikke kunne stilles til ansvar for skade som skjer under denne.

5.2.2 Forurensingsskade

De forurensingsskader som omfattes av OPA er oppregnet i section 2702 (b). Vi finner her en mye mer omfattende og detaljert definisjon av hva som regnes som forurensingsskade enn den vi har i de internasjonale konvensjonene.

Ansvaret etter OPA er todelt. Det kan bli tale om ansvar for fjerningskostnader og videre for tap som følge av skaden oljesølet har medført, herunder både miljøskader og skader lidt av tredjepart.

⁹⁰ Se bl.a. forurensningsloven § 55.

Helt nytt i forhold til de internasjonale konvensjonene er at tap som følge av skade på naturressurser kan kreves erstattet. Dette innebærer fysisk skade eller ødeleggelse, tap eller brukstap av naturressurser og i tillegg rimelige kostnader ved å vurdere skadens omfang, jfr. OPA section 2702 (b) (2) (A). Videre inkluderes kostnader ved gjenoppretting eller utbytting av skadede områder og verdiforringelse av naturressursen inntil den har blitt restituert.

Naturressurs vil etter OPA section 2701 (20) si landområder, fisk, viltliv, biota, luft, vann, grunnvann, drikkevannforsyninger og andre tilsvarende ressurser som eies, bestyres, forvares, hører til eller på annen måte kontrolleres av USA, herunder den økonomiske sone, enhver statlig eller føderal regjering, indiansk stamme eller utenriks regjering omfattes. Det vil her være en verge, som regel en stat eller føderal regjering, som reiser krav på vegne av folket for å få kompensasjon for forurensingsskaden, jfr. section 2706 (a).

Et problem med hensyn til krav som følge av skade på naturressurser er at det er nærmest umulig å sette en verdi på slik skade. Dette har gitt rom for kritikk. I den alminnelige erstatningsretten beregnes skaden vanligvis på bakgrunn av den skadede tings eller eiendoms markedsverdi. Dette kan vanskelig gjøres med miljøskade. Man kan ikke sette en pris på friluftaktiviteter som å fiske eller gå i fjellet. Ved erstatningsutmålingen må det tas hensyn til restaureringskostnader, rehabilitering, hva det ville koste å få en ny tilsvarende naturressurs, minsking i verdi av naturressursene og dessuten rimelige kostnader for å beregne disse skadene, se section 2706 (d). 'The National Oceanic and Atmospheric Administration' har utarbeidet forskrifter med hensyn til denne erstatningsutmålingen. Disse er ikke bindende, men utmålingene som foretas i henhold til forskriftene formodes å være korrekte, og de har derfor stor betydning.

Videre omfattes skade på fast eiendom og løsøre, jfr. OPA section 2702 (b) (2) (B). Dette vil si skade eller økonomisk tap som følge av ødeleggelse av fast eiendom eller løsøre. Den som har krav på erstatning er eier eller den som leier eller fester eiendom eller løsøre.

Skade som følge av tap av underholdende bruk av naturressurser faller under

section 2702 (b) (2) (C). Dette omfatter de som lever av naturressurser. Hvem som er rette eier av naturressursene er uten betydning. Det typiske eksempel er fiskere. Disse kan kreve erstatning for tapt inntekt selv om det ikke er bevist skade på hans fiskebåt eller -utstyr. Den tapte inntekten kan for eksempel være en følge av reduserte fiskemuligheter. Dette åpner for svært mange krav.

I henhold til section 2702 (b) (2) (D) kan en suveren forvalter, som for eksempel US kreve erstatning for økonomiske tap denne har lidt. Dette er typisk statsinntekter som skatt og toll. Skadelidte trenger ikke bevise en direkte eierinteresse i eiendommen som er skadet for å få et slikt økonomisk tap dekket.

Kostnader i forbindelse med å fjerne oljen kan bli dekket i henhold til section 2702 (b) (1). Disse kan deles i tre undergrupper. Kostnader med å fjerne oljen fra sjø og kystlinjer, kostnader i forbindelse med tiltak for å minimere skade på den offentlige helse og nasjonale ressurser, og kostnader med å forhindre oljeutslipp når et skip går på grunn eller på annen måte medfører en fare for et utslipp.

Det er et krav at kostnadene er rimelige, jfr. en dom mellom US kystvakten og Hyundai Merchant Marine fra 1999⁹¹. Kystvakten hadde her brukt over 1 million \$ i forbindelse med å overvåke en tankeiers redningsoperasjon etter at hans skip hadde gått på grunn og det var fare for et oljeutslipp. Tankeier hevdet at dette var urimelig høye og unødvendige kostnader, men fikk ikke medhold av retten. Saken ble anket helt opp til Supreme Court som uttalte at kystvakten alltid kan kreve erstattet slike kostnader såfremt deres tiltak ikke er vilkårlige. Det skal altså mye til før slike tiltak ikke blir erstattet.

Det pålegges ansvar for kostnader i sammenheng med forebyggende tiltak i en situasjon hvor det har vært overhengende fare for utslipp, jfr. section 2702 (a)⁹². Hva som menes med overhengende fare er ikke definert. Det kreves her noe mer enn en tenkt eller illusorisk faresituasjon. At det må foreligge en fare kan sammenlignes med en advarsel

⁹¹ Jfr. *United States v. Hyundai Merchant Marine*, 172 F 3d 1187, 9th Circuit (1999).

⁹² Se Ansvarskonvensjonen art. I § 8.

om at noe kan skje. Sammenholdt vil dette si at dersom det er rimelig grunn til å tro at et oljeutslipp vil skje, foreligger en overhengende fare⁹³.

Til slutt kan det kreves erstatning for rene økonomiske tap etter OPA. OPA går her mye lenger enn Ansvarskonvensjonen. For eksempel vil ansatte hos et firma som har redusert aktivitet på grunn av forurensingsskaden, og som derfor får redusert sine inntekter, kunne kreve erstatning. Dette kommer frem av OPA section 2702 (b) (2) (E).

OPA har etter dette en mye bredere definisjon av forurensingsskade enn de internasjonale konvensjonene, og den gir en bedre miljøbeskyttelse.

Vi har blant annet sett at OPA gir erstatning for ren (ikke-økonomisk) miljøskade. Ansvarskonvensjonen gir bare erstatning for kostnader ved gjenopprettelse av miljøet, men ikke erstatning for skade på økosystemer som ikke lar seg beregne økonomisk. At slik skade kan kreves erstattet er nødvendig for å gjøre polluter pays-prinsippet effektivt. Videre taler også reelle hensyn og respekten for det biologiske mangfoldet for en slik løsning.

5.3 Ansvarsfritaksgrunner

Det objektive ansvaret etter OPA er ikke absolutt. Den ansvarlige kan i enkelte tilfeller bli ansvarsfri, jfr. OPA section 2703. I likhet med Ansvarskonvensjonen er det den ansvarlige selv som må bevise at en ansvarsfritaksgrunn foreligger.

5.3.1 Fullstendig ansvarsfritak

Den ansvarlige kan bli ansvarsfri hvis han godtgjør at skaden skjedde som følge av en handling fra Gud, en krigshandling eller en tredjemann som ikke har hatt noe

⁹³ Et eksempel har vi fra 1999 i en sak mellom Alabama States Docks Departement v. Compania and Taries De Navigacion (AMC 309). Havnemyndighetene hadde fortøyd det aktuelle skipet trygt, men US kystvakten påberopte at det forelå en overhengende fare for utslipp. Retten kom til at kystvakten hadde rett, da skipet fremdeles utgjorde fare i den forstand at det kunne synke.

kontraktsforhold til den ansvarlige, men der den ansvarlige har opptrådt forsvarlig og har tatt alle forholdsregler for å unngå oljeutslipp, jfr. section 2703 (a).

Dersom den ansvarlige beviser at det er tredjemann som er skyld i oljeutslippet, er det denne som regnes som ansvarlig, jfr. section 2702 (d).

Disse unntakene er på linje med force majeure-unntakene i Ansvarskonvensjonen.

Imidlertid kan den ansvarlige miste retten til ansvarsfritak i henhold til section 2703 (c), hvis han ikke rapporterer om ulykken⁹⁴, bidrar med assistanse og samarbeider i forhold til opprydding som er satt i gang og følger visse lover og regler.

OPA er etter dette strengere enn Ansvarskonvensjonen. Ansvarskonvensjonen går lenger med hensyn til å frita for ansvar. Unntakene i section 2703 (c) kan nærmest anses som krav til den ansvarlige om å følge god skikk og bruk i sin praksis, som en 'bonus pater familias'. Det skal ikke mye til før den ansvarlige mister begrensningsretten.

5.3.2 Skadelidtes medvirkning

I likhet med Ansvarskonvensjonen⁹⁵ blir den ansvarlige helt eller delvis fritatt for ansvar dersom det er skadelidte selv som er skyld i forurensingsskaden, jfr. section 2703 (b). Reelle hensyn tilsier at det her ikke er grunn til å beskytte skadelidte.

5.4 En ansvarsbegrensning

Den ansvarlige kan i henhold til OPA section 2704 (a) begrense sitt ansvar overfor skadelidte.

OPA er basert på polluter pays-prinsippet. En ansvarsbegrensning er ikke alltid i overensstemmelse med dette prinsippet. OPA opererer imidlertid med svært høye beløpsgrenser. Disse er langt høyere enn i de internasjonale konvensjonene. I tillegg

⁹⁴ En slik varslingsplikt kjenner vi også i norsk rett, jfr. forurensningsloven § 39.

⁹⁵ Jfr. art. III § 3 (se 2.2.3.2 ovenfor).

skal det ikke mye til å miste retten til å begrense ansvaret. Risikoen for at den ansvarlige skal bli pådratt et ubegrenset ansvar er derfor stor.

I tillegg må det nevnes at OPA kun er ansett som en minimumsløsning for erstatningsansvaret etter et oljesøl. De enkelte statene har adgang til å sette beløpsgrensene høyere, eventuelt å operere med et ubegrenset ansvar, og mange stater har valgt å gjøre dette⁹⁶.

Dette har den konsekvens at skip i dårlig stand ikke seiler i amerikanske områder. For disse er risikoen for utslipp stor, og følgelig holder de seg unna for å unngå et slikt ansvar. Konsekvensen blir at de opererer i andre områder der de internasjonale konvensjoner gjelder.

5.4.1 Begrensningsbeløpene

Begrensningsbeløpene er, som i Ansvarskonvensjonen, beregnet etter skipets tonnasje. Beløpene fremkommer av OPA section 2704 (a).

For tankskip som har en brutto tonnasje under 3000 tonn, er begrensningen satt til enten 1200 \$ pr. tonn eller 2 millioner \$. Det er det høyeste beløpet som blir anvendt.

For tankskip som har en brutto tonnasje over 3000 tonn er begrensningsbeløpene 1200 \$ pr. tonn eller 10 millioner. Det største beløpet er avgjørende for erstatningen.

For de største tankerne, på rundt 200 000 tonn, vil dette i praksis si at skipseier eller andre kan bli ansvarlig for beløp opp mot 240 millioner \$. Det tilsvarende beløpet etter de internasjonale konvensjonene er ca. 129,65 millioner \$⁹⁷.

For andre skip enn tankskip (skip som ikke er spesielt konstruert eller tilpasset til å transportere olje, jfr. OPA section 2701 (34) og (37)) gjelder det egne begrensningsbeløp. Her er begrensningen 600 \$ pr. tonn av skipets brutto tonnasje eller 500 000 \$. Årsaken til at det her opereres med lavere begrensningsbeløp er at det i praksis vil være tale om mindre oljesøl som ikke gjør stor skade.

⁹⁶ 13 av 24 kyststater i USA opererer med et ubegrenset ansvar.

⁹⁷ Pr. onsdag 19. november 2003. Daglig kurs er tilgjengelig på www.imf.org.

5.4.2 Unntak fra ansvarsbegrensningen

Skipseier eller andre ansvarlige har ingen ubetinget rett til å begrense sitt ansvar. Han kan miste denne retten i henhold til section 2704 (c).

For det første er dette konsekvensen hvis oljeutslippet skyldes feil eller forsømmelse fra den ansvarliges egen side. Dette kan sammenlignes med unntaket i Ansvarskonvensjonen art. V § 2. OPA opererer imidlertid med en lavere skyldgrad. Etter Ansvarskonvensjonen må skipseier ha utvist forsett for å miste begrensningsretten. Etter OPA kreves det bare uaktsomhet.

OPA går altså lenger i å frata den ansvarlige retten til å begrense sitt ansvar.

Dette er også tilfelle hvis den ansvarlige feiler eller nekter å rapportere om en ulykke, ved å nekte å samarbeide og assistere i henhold til og når ansvarlige for oppryddingsaksjon ber om det, og ved å ikke etterkomme forskjellige lovregler uten grunn.

Videre kan ikke ansvaret begrenses ved overtredelse av en anvendelig føderal sikkerhet, konstruksjon eller driftsregulering.

Dette vil nærmest si at den ansvarlige mister retten til en ansvarsbegrensning dersom han ikke overholder en god standard i sin praksis. Begrensning under OPA kan tolkes som en belønning for å ha overholdt en slik standard.

Det skal etter dette ikke mye til før den ansvarlige etter OPA blir stilt overfor et ubegrenset ansvar. Skadelidte vil altså ha krav på full erstatning fra den ansvarlige for skade han er påført som følge av et oljesøl. Dette gjelder selvfølgelig under forutsetning av at den ansvarlige er i stand til å betale full erstatning.

5.5 Obligatorisk forsikringsordning

Skip som seiler i amerikanske farvann må ha en finansiell garanti som dekker det beløp de kan bli ansvarlig for etter loven.

En assurandør påtar seg en større risiko ved å forsikre eventuelt ansvarlige etter OPA enn etter Ansvarskonvensjonen fordi det her kan bli tale om ansvar for et høyere beløp og det er lettere å pådra seg et ubegrenset ansvar.

En konsekvens av dette er at assurandøren får et incitament til å kontrollere skip eiet av sin forsikringstaker. Slik vil assurandøren kunne være sikker på at skipet er i god stand og at risikoen for oljeutslipp er liten. Denne løsningen er altså med på å forebygge oljeulykker.

5.6 Oil Spill Liability Trust Fund

OPA har et erstatningsfond som bidrar med en utbetaling til skadelidte på et 2. nivå, i tillegg til erstatning fra den ansvarlige parten, jfr. section 2712. Dette fondet er etablert i 'the Internal Revenue Code' av 1986 section 9509 (26 U.S.C. 9509). Dersom en ansvarlig part ikke kan identifiseres eller denne ikke kan betale erstatning kan OPA-fondet erstatte de kostnader skadelidte har hatt etter oljeutslippet. Fondet hindrer altså at manglende betalingsevne hos den ansvarlige begrenser realiteten på erstatningsutbetalingen.

Dette fondet kan sammenlignes med Erstatningsfondet etter de internasjonale konvensjonene. OPA-fondet betaler imidlertid 100 % erstatning til alle klager som godkjennes, uavhengig av deres totale beløp. Det opererer altså ikke med en beløpsbegrensning.

Etter en slik utbetaling har fondet regressrett overfor den egentlig ansvarlige. Dette er for å sikre at det er den ansvarlige som til syvende og sist må betale for forurensingen, og er i overensstemmelse med polluter pays-prinsippet som OPA bygger på.

Fondet får sine inntekter hovedsakelig gjennom avgifter lagt på amerikansk eller importert olje⁹⁸. Andre inntektskilder er fondsrenter og bøter eller andre betalinger fra de egentlig ansvarlige etter et oljeutslipp. Innkrevingen stanser når fondet har nådd

⁹⁸ For tiden 5 cents pr. fat.

1 milliard \$. Dette er imidlertid ikke et tak på utbetalingen fra fondet, men anses som en reserve. Skulle et oljeutslipp medføre større kostnader vil en ny innkreving av skatter settes i verk, slik at erstatningskravene kan bli dekket fullt ut.

OPA-fondet har to komponenter.

Det består av et nødfond som kan betale opp til 50 millioner \$ for hastekostnader. Dette er typisk kostnader ved for eksempel å fjerne oljen og å begrense og forebygge skade hvor det foreligger overhengende fare for slik skade og andre tiltak for å begrense skade hvor utslipp er et faktum.

Videre er det et prinsipielt fond som kan erstatte opp til 950 millioner \$ for andre krav hvor det bestemmes av kongressen.

De fleste utbetalinger fra OPA-fondet går til erstatning av kostnader med å fjerne oljen, kostnader med å vurdere skadevirkninger på naturressurser og utbedringstiltak, og dessuten til å betale krav som ikke blir dekket av den ansvarlige.

5.7 Muligheten for en enhetlig lovgivning

Skal en internasjonalt lovgivning som oljesølskonvensjonene fungere er det viktig at de blir entydig og enstemmig akseptert.

Dette har vært et problem overfor USA som har vært forkjemper for en mer liberal lovgivning enn den IMO har utarbeidet. OPA går lengre enn de internasjonale konvensjonene og bygger fullt ut på polluter pays-prinsippet der målet er at skadelidte skal ha full erstatning for sitt tap. Som kjent er hensikten med dette prinsippet at den ansvarliges virksomhet skal bære kostnadene ved forurensing. Når virksomheten blir pålagt en slik kostnad som et erstatningsansvar etter OPA utgjør vil imidlertid dette ha den konsekvens at bedriften hever prisene. Det vil derfor være forbrukerne som til syvende og sist blir sittende igjen med omkostningene etter oljesølet. Dette har vært kritisert av det internasjonale samfunnet. Mot denne kritikken kan det anføres at med en slik løsning får vi en pulverisering av tapet. Dette er mer rimelig enn at det er skadelidte alene som sitter igjen med utgiftene.

På den annen side er ikke IMO klar for å gå inn for et så liberalt regelverk som det USA opererer med. Det har hersket tvil med hensyn til om det vil være mulig å oppnå tilstrekkelig forsikringsvern med et slikt system, og det har heller ikke vært grunn til å tro at en slik kontroversiell løsning vil bli akseptert av lasteeierne, som er bidragsytere til Erstatningsfondet.

Tross denne kritikken ser vi likevel at det foregår en utvikling der individenes miljøinteresser er sentral og får mer og mer respekt. Det er derfor ikke umulig at vi en gang i fremtiden vil få en mer liberal internasjonal lovgivning som også USA kan tenkes å akseptere⁹⁹.

⁹⁹ USA er en viktig shippingnasjon og en av de største konsumenter av olje i verden. De ville derfor bli en viktig bidragsyter til Fondet.

6 Forslag til et EU-direktiv

I kjølevannet av ulykken med tankskipet Erika begynte utarbeidelsen av et miljøansvarsdirektiv på EU-plan. Bakgrunnen for dette var at Europaparlamentet og Europarådet mente at de eksisterende internasjonale konvensjonene ikke ga tilstrekkelig beskyttelse for skadelidte etter et oljesøl. Blant annet var beløpsgrensene for lave og prosessen under konvensjonene for treg¹⁰⁰. Formålet med direktivet er å sikre skadelidte adekvat erstatning for oljeforurensingsskade i EU-farvann.

Direktivet etablerer et fond, Compensation for Oil Pollution in European Water fund (COPE-fondet).

I starten var det meningen at COPE-fondet skulle supplere de internasjonale konvensjonene for de tilfeller at de ikke ga tilstrekkelig erstatning. Fondet var basert på de samme prinsipper og regler som de internasjonale konvensjonene og betalte erstatning bare for krav som var anerkjent av disse. Formålet var å effektivisere prosessen og betale erstatning til skadelidte straks hans krav ble anerkjent.

Europaparlamentet og Europarådet fremla imidlertid senere at et europeisk system ville være bedre og mer effektivt enn de internasjonale reglene, og gikk inn for å avløse den internasjonale lovgivningen. I tillegg til å heve beløpsgrensene gikk de inn for å endre begrepet forurensingsskade til å omfatte også ren miljøskade. Europaparlamentet og Europarådet innrømmet problemene med hensyn til å vurdere miljøskade og fremla at for å kunne erstattes måtte skaden i utgangspunktet være kvantifiserbar og forutsigelig. I første omgang gikk de inn for å gi erstatning for utgifter til å vurdere miljøskaden, og dessuten utgifter med å innføre alternative komponenter, hvis gjenoppretting av det forurensede miljøet ikke var mulig.

Videre ville de pålegge operatør og befrakter ansvar i tillegg til skipseier, og dessuten endre skyldkravet med hensyn til å miste retten til ansvarsbegrensning. Mens det etter

¹⁰⁰ Ett og et halv år etter Erika-ulykken hadde Erstatningsfondet bare utbetalt 40 millioner franske franc, mens de totale kostnadene var 3 milliarder franc.

de internasjonale konvensjonene kreves forsett fra skipseier, vil det etter direktivet kreves grov uaktsomhet. Direktivet ville være mer liberalt enn de internasjonale konvensjonene, men ikke så vidtgående som OPA.

Dette forslaget har vært kritisert, blant annet av The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)¹⁰¹. OCIMF mener det er unødvendig å innføre et nytt system med en begrenset rekkevidde når det internasjonale systemet har fungert bra. De har dessuten lagt vekt på den internasjonale karakter oljesølskatastrofene har og at det derfor er behov for et internasjonalt regelverk.

EU-kommisjonen er enig med OCIMF. De har vedtatt et forslag om opprettelse av et COPE-fond, men dette skal bare aktiveres hvis de internasjonale konvensjonene ikke yter tilstrekkelig erstatning i tilfelle av oljeforurensingsskader innenfor EU.

COPE-fondet skal dekke skader opp til 1000 millioner euro.

I tillegg har de lagt frem forslag til endringer av de internasjonale konvensjonene. Disse er i overensstemmelse med Europaparlamentets og Europarådets forslag. Hvis det ikke lykkes å få endret de internasjonale konvensjonene etter EU-kommisjonens ønske akter kommisjonen derimot å komme med et eget EU-initiativ.

I dag har alle EUs kyststater ratifisert de internasjonale konvensjonene.

Ansvarskonvensjonen forbyr kontraherende stater å pålegge erstatning på annen måte enn etter konvensjonen selv, jfr. art. III § 4. Et EU-direktiv på området vil derfor medføre at alle EU-statene må si opp de internasjonale konvensjonene¹⁰². Dette vil få store konsekvenser for de internasjonale konvensjonene. Spesielt gjelder dette for Erstatningsfondet da de europeiske statene er viktige bidragsytere. I 2002 sto de europeiske landene for nærmere 40 % av bidragene til Fondet¹⁰³. Et frafall av disse statene ville medføre en betraktelig økt byrde på de resterende medlemslandene.

¹⁰¹ OCIMF representerer verdens største oljeselskap med hensyn til marin sikkerhet og marine tekniske saker og forumets hovedformål er å fremme sikkerhet og forebygging av oljeforurensing.

¹⁰² Totalt har 92 stater ratifisert Ansvarskonvensjonen og 85 Fondskonvensjonen. 13 av disse er EU-stater.

¹⁰³ Jfr. International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF).

Dersom dette direktivet trer i kraft, vil to viktige nasjoner stå utenfor den internasjonale lovgivningen, EU og USA. Dette vil være en stor tilbakegang for det internasjonale maritime miljøet som arbeider for en verdensomspennende enhetlig lovgivning.

7 Litteraturliste

Bøker:

- Andenæs, Johs. *Alminnelig Strafferett*. Oslo, 1997
- Ebbeson, Jonas. *Internationell miljørett*. Gøteborg, 1993
- Falkanger, Thor. *Innføring i sjørett*. Thor Falkanger, Hans Jacob Bull. Oslo, 1995
- Falkanger, Thor. *Introduction to Maritim Law*. Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset. Oslo, 1998
- Ganten, Reinhard H. *The International System for Compensation for Oil Pollution Damage*. Oslo, 1981
- Gold, Edgar. *Gard handbook on marine pollution*. London, 1998
- Hodges, Susan. *Principles of maritime law*. Susan Hodges, Christoffer Hill. London, Hong Kong, 2001
- Kleis, Henrik. *Søretten og dens aktører – i praksis*. Danmark, 1998
- Krüger, Kai. *Katastrofejuss – særbehandling eller tilpasning av tradisjonell erstatningsrett?* Kai Krüger, Roar Klausen. Det juridiske fakultet UiB Skriftserie nr. 78, 1999
- Larsson, Marie-Louise. *On the law of environmental damage - liability and reparation*. Stockholm, 1997
- Lødrup, Peter. *Lærebok i erstatningsrett*. Oslo, 1995
- Pagh, Peter. *Miljøansvar – en ret for hvem?* København, 1998
- Rodiere, Rene. *Droit maritime*. Paris, 1997
- Sandvik, Björn. *Broadening the scope of compensation for damage to natural resources – What Can We Learn from U.S. Law*. Oslo, 1995.
- Selvig, Erling. *Unit limitation of carrier's liability*. Oslo, London, 1960
- Theilgaard, Søren. *Miljøansvar, Erstatning og Forsikring*. Danmark, 1997.
- Vialard, Antoine. *Droit maritime*. Paris, 1997

Artikler:

Bloodworth, Susan. *Death on the high seas: the demise of Tovalop and Cristal*. Florida State University Journal of Land Use & Environmental Law, 1998

Bolin, Kristian. *The ownership of Funds and Systems for Reparation of Very Large Accidents*. Departement of Economics, Lund University, Sweden.

Briggs, Richard. *The International Oil Pollution Compensation Funds*. 2003

Philipp, Wendel. *Maritime Tort Liability – paper for the seminar on international and Comparative Maritime Law*. St. Petersburg, 2003.

Özcayir, Oya. *Limitation of liability problems in cases of oil pollution*. Publisert i 'Limitation of Liability Problems in Cases of Oil Pollution. Maritime Studies' Nr. 110, januar/februar 2000.

Özcayir, Oya. *The Erika and its Aftermath*. Publisert i 'International Maritime Law', bind 7, september 2000.

Forarbeider:

Innst.O nr. 26 (2001-2002) Instilling fra justuskomiteen om lov om endring i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Innst.S.nr.152 (1993-1994) Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om norsk oljevern
NOU 1973:46

NOU 1995:4 Virkemidler i miljøpolitikken

NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

Ot.prp.nr.21 (1994-1995) Om lov endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) m.m (ansvar for skade ved oljesøl frå skip)

Ot.prp. nr. 32 (2001-2002) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Lovregister:

- | | |
|------|---|
| 1961 | Lov om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) av 3. februar 1961 |
| 1969 | Lov om skadeserstatning (skadeserstatningsloven) av 13. juni 1969 nr. 26 |
| 1986 | The Internal Revenue Code, 26 U.S.C. section 9509 |
| 1991 | Lov om vern mot forurensninger og avfall (forurensningsloven) av 13. mars 1991 nr. 6 |
| 1992 | Lov om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdelsesloven) av 26. juni 1992 nr. 86 |
| 1994 | Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. Juni 1994 nr. 39 |
| 1990 | Oil Pollution Act, 33 U.S.C. section 2701-2761. August 18, 1990, as amended 1990, 1992, and 1996 |

Konvensjoner og internasjonale avtaler:

- | | |
|------|--|
| 1924 | International Convention for the unification of certain rules relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Vessels |
| 1950 | Convention for the protection of human rights and fundamental freedoms
Norsk tittel: Den europeiske menneskerettighetskonvensjon |
| 1957 | International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature, 1957 |

- 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
Norsk tittel: Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1969
- 1969 Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (Tovalop)
- 1969 Den Internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969, vedlegg I
- 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971
Norsk tittel: Den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1971
- 1971 Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (Cristal)
- 1982 United Nations Convention on the Law of the sea
Norsk tittel: FN's Havrettskonvensjon
- 1992 International convention on civil liability for oil pollution damage, 1992
Norsk tittel: Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992
- 1992 International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, 1992
Norsk tittel: Den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992
- 1994 Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde

- 2001 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
Norsk tittel: Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001
- 2003 Protocol of 2003 to the international convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, 1992
Norsk tittel: Protokoll 2003 til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992

Domsregister:

Rt. 1970 s. 1235

Rt. 1973 s. 1268, "Flymanøverdommen"

ND 1981.1 SCA Tsesis

ND 1983.1 SSC Tsesis

ND 1984.8 SSC Sirocco

ND 1987.64 SCA Jose Marti

Stephen Gray and Stanley Gray v. The Braer Corporation and Assuranceforeningen Skuld, Outer House, Court of Session, Edinburgh, 29. desember 1998.

Alabama States Docks Department v. Compania and Taries De Navigacion, AMC 309 (1999)

United States v. Hyundai Merchant Marine, 172 F 3d 1187, 9th Circuit (1999)

Rice v. Harken Exploration Co., WL 422051, 5th Circuit (2001)

International Oil Pollutin Compensation Fund 1992 v. RINA S.p.A. and others, Corte di Cassazione – Sezioni Unite 17. oktober 2002, No. 14769.

Nettsider:

www.admiraltylawguide.com

<http://www.baysoundings.com/sum03/opa90.html>

<http://www.bellona.no/transport/gods/skipsfart/27726.html>

www.celship.com

<http://www.ceprofs.tamu.edu/rhann/links/laws/opa.asp>

<http://www.comitemaritime.org/cmidocs/rulesoil.html>

http://www.comitemaritime.org/jurisp/ju_fund.html

<http://www.csc.noaa.gov/opis/html/summary/opa.htm>

<http://www.dagsavisen.no/okonomi/kommentar/2002/12/699480.shtml>

<http://europa.eu.int/scadplus/printversion/en/lvb/124238.htm>

<http://www.gomr.mms.gov/homepg/regulate/regs/laws/osltf.html>

http://www.greenpeace.org/norway_no/news/details?item%5fid=343277

<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=660

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=661

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=664

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=67&doc_id=457

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=68&doc_id=514

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=758&doc_id=2916

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=758&doc_id=2950

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=758&doc_id=2951

http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=758&doc_id=2952

<http://www.iopcfund.org/FAQs.htm>

<http://www.iopcfund.org/intro.htm>

<http://ipl.unm.edu/cwl/fedbook/oilpollu.html>

<http://itopf.com/compensation03.PDF>

<http://itopf.com/comppres.ppt>

<http://joleguen.free.fr/fbis.htm>

<http://joleguen.free.fr/fdiplo.htm>

<http://joleguen.free.fr/yopa.htm>

<http://www4.law.cornell.edu/uscode/26/9509.html>

<http://www4.law.cornell.edu.uscode/33/index.html>
<http://www.lycos.fr/lemondepolitique/dossier/fipol/txfipol/2.htm>
<http://www.lycos.fr/lemondepolitique/dossier/fipol/txfipol/3.htm>
<http://www.lycos.fr/lemondepolitique/dossier/fipol/txfipol/4.htm>
<http://www.lycos.fr/lemondepolitique/dossier/fipol/txfipol/5.htm>
http://www.mistin.dep.no/templates/themepage_2741.aspx
http://www.narvik.kommune.no/havnetj/olje_ansvbekj.html
<http://www.nmb.no/b16a94/SKIP.html>
www.obio.com/japanoil.htm
<http://www.ocimf.com/news.cmf?newsid=40>
<http://www.ocimf.com/news.cmf?newsid=41>
<http://www.odin.dep.no/jd/norsk/publ/hoeringsnotater/012101-080015/index-dok000-b-n-a.html>
<http://www.odin.dep.no/jd/norsk/publ/otprp/012005-050024/index-hov005-b-f-a.htm>
http://www.okokrim.no/aktuelt_arkiv/miljokrim/magasinet/2001-2-3/page5.html
<http://www.olemiss.edu/orgs/SGLC/21.2pollution.htm>
[http://pollutionpetroliere.free.fr/new_page_1_copy\(7\).htm](http://pollutionpetroliere.free.fr/new_page_1_copy(7).htm)
<http://www.pompage-erika.equipement.gouv.fr/dossiers/memoranda2.htm>
<http://ri.hive.no/energi-miljo/Policy/policy.htm>
<http://www.rivermedia.com/consulting/er/oilfund.htm>
http://www.u-m-p.org/reflexion_debat/dossier/transport/securise.transport.php

